

Schlichtungsverfahren

zu

Stuttgart 21

**Audit zur
Betriebsqualitätsüberprüfung
Stuttgart 21**

**Präsentation des Abschlussberichts
von SMA und Partner AG**

Stuttgart, 29. Juli 2011

Stenografisches Protokoll

(Beginn: 10:07 Uhr)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Guten Morgen, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf Sie alle herzlich begrüßen.

Ich kann erst weitermachen, wenn die Fotografen und Fernsehleute den Saal verlassen haben. – Vielen Dank. Wir bedanken uns ausdrücklich, dass Sie unsere Arbeit hier durch Ihre Bilder dokumentieren.

Ich begrüße auch die Zuschauerinnen und Zuschauer an den Bildschirmen. Phoenix hat sich wie schon das letzte Mal bereit erklärt, dieses Gespräch, dieses Forum live zu übertragen. Dafür bedanken wir uns ausdrücklich bei dem Sender Phoenix, der allerdings durch seine Beteiligung auch gewisse Vorteile gehabt hat. Ich habe mir sagen lassen, dass Phoenix noch nie eine so hohe Sehbeteiligung wie bei der Schlichtung im Oktober/November hatte. Das wird höchstwahrscheinlich heute genauso sein.

Ich mache deswegen gleich von vornherein darauf aufmerksam: Alles, was hier gesagt wird, wird verfolgt von einem Publikum – vielleicht eine Million, aber jedenfalls mehrere Hunderttausend. Deshalb ist es ganz entscheidend, was man sagt.

(Heiterkeit)

Denn das ist natürlich auch für die Meinungs- und Bewusstseinsbildung der Zuschauerinnen und Zuschauer von nicht zu unterschätzender Bedeutung.

Ich bedanke mich bei Herrn Oberbürgermeister Schuster, der in unserer Mitte ist,

(Beifall)

dem wir auch heute wieder die Gastfreundschaft verdanken. Wir können vom letzten Mal sagen: Es war eine vorzügliche Gastfreundschaft. Dass Sie uns die Räume, aber auch die Arbeitsbedingungen, die ganze Logistik zur Verfügung stellen, ist wirklich etwas, was wir sehr begrüßen. Nun sind Sie selber Projektträger des Bahnhofs und haben natürlich deswegen auch ein Interesse daran, dass die Voraussetzungen für eine gute und sachliche Diskussion vorhanden sind.

Ich begrüße ausdrücklich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und den Präsidenten von SMA Zürich, die ja heute eine Hauptrolle spielen. Ich begrüße Herrn Werner Stohler an der Spitze der Delegation von SMA.

(Beifall)

Die anderen Teilnehmer von der Bahn bis zum Aktionsbündnis muss ich jetzt nicht noch extra begrüßen. Die Namensschilder sind alle vorne an den Tischen angebracht, sodass auch die Fernsehzuschauer verfolgen können, wer gerade was sagt.

Also es ist nicht so, dass jemand irgendetwas sagen kann und dann hoffen darf, dass das, was er sagt, gar nicht gehört oder nicht gesehen wird, sondern es wird alles so aufgenommen, dass man sieht, wer was sagt.

Der Ablauf unserer heutigen Sitzung ist bekannt. Die Tagesordnung liegt Ihnen vor. Nach meiner Begrüßung wird – das ist ausgemacht – zunächst einmal das Aktionsbündnis das Wort bekommen. Es war dessen ausdrücklicher Wunsch, eine Stellungnahme zum Verfahren abzugeben.

Ich will das, was wir heute tun, in den Gesamtzusammenhang stellen. Es geht heute fast ausschließlich um den Stresstest und seine Bewertung, vor allem um die Bewertung, die SMA vorgenommen hat. Das steht im Vordergrund.

Ich darf daran erinnern, dass in der Schlichtung am 30. November von allen gemeinsam als absolut notwendig die Verpflichtung angesehen worden ist, dass die Bahn einen Stresstest für den geplanten Bankknoten Stuttgart 21 – –

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: „Bankknoten“!)

– Bahnknoten. Herr Rockenbauch, habe ich etwas Falsches gesagt? Was habe ich gesagt?

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Bankknoten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein, das habe ich nicht gesagt. Da haben Sie sich verhöhrt.

(Heiterkeit)

Ich habe Bahnknoten gesagt. Aber das hängt natürlich damit zusammen, dass bei „Bahnknoten“ das k unmittelbar auf das n folgt. Sie sind immer schnell im Denken und Reden. Deswegen haben Sie das hier gleich zusammengebracht. Ich habe natürlich vom Bahnknoten geredet.

Also die Bahn verpflichtet sich, einen Stresstest für den Bahnknoten Stuttgart 21 anhand einer Simulation durchzuführen.

Sie muss dabei den Nachweis führen, dass ein Fahrplan mit 30 % Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist.

Das ist hinterher definiert worden als Aufgabe, nachzuweisen, dass in der Spitzenstunde 49 Züge abgewickelt werden können, wobei natürlich sofort das Problem aufgetaucht ist, von welcher Berechnungsgrundlage aus die 30 % berechnet worden sind. Das musste aber SMA nicht unbedingt berücksichtigen – obwohl sie das gemacht haben –, weil es ja nur darum ging, nachzuweisen, dass der neue Bahnhof eben 49 Züge in der Abwicklung ermöglicht.

„30 % Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität“: In der heutigen Diskussion wird noch eine Rolle spielen, was gute Betriebsqualität ist. Das will ich jetzt in der Einführung nicht weiter ausführen. Es ist aber eine spannende Diskussion – das sage ich auch für alle Zuschauerinnen und Zuschauer –, welche Leistung der neue Bahnhof erbringen soll, ob eine Premiumleistung oder eine Optimumleistung. Das sind Unterschiede, die sich dem Normalmenschen nicht ohne Weiteres erschließen. Was ist der Unterschied zwischen Premium und Optimum im normalen Leben? Das ist schwer zu differenzieren. Aber die Bahn kann das, dass sie solche Unterschiede macht und auch die Unterschiede definiert. Aber wir müssen darüber sprechen.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Seien Sie versichert: Wir können das auch!)

– Bitte, Frau Dahlbender.

Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Seien Sie versichert: Wir können das auch. Das werden wir heute auch tun.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Hören Sie mal, Sie müssen nicht ängstlich sein. Ich habe das nicht bestritten.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Das bin ich auch nicht! Wirklich nicht!)

Sie können das. Davon bin ich fest überzeugt.

Dann heißt es:

Dabei müssen anerkannte Standards des Bahnverkehrs für Zugfolgen, Haltezeiten und Fahrzeiten zur Anwendung kommen.

Das wird nun ebenfalls ein großes Problem sein. Das hat in den letzten drei Wochen eine große Rolle gespielt unter der Überschrift „Prämissendiskussion“. Also die Frage, welche Standards, welche Prämissen die Bahn ihrem Stresstest zugrunde gelegt hat, ist eine wichtige Frage.

Dann kommt als weitere Festlegung in der Schlichtung vom 30. November:

Auch für den Fall einer Sperrung des S-Bahn-Tunnels oder des Fildertunnels muss ein funktionierendes Notfallkonzept vorgelegt werden.

Dann haben wir festgelegt, dass die Projektträger sich verpflichten, alle Ergänzungen der Infrastruktur, d. h. Bahngleise, Bahnhöfe usw., die sich aus den Ergebnissen der Simulation als notwendig erweisen, bis zur Inbetriebnahme von S 21 herzustellen, also irgendwann um das Jahr 2020 oder 2021 herum.

Welche der ... vorgeschlagenen Baumaßnahmen zur Verbesserung der Strecken bis zur Inbetriebnahme von S 21 realisiert werden, hängt von den Ergebnissen der Simulation ab.

Damit sind wir aber nicht am Ende dessen, was wir diskutieren müssen, denn dieser Stresstest bezieht sich ja „nur“ auf die Frage: Ist der neue Bahnhof in der Lage, den Durchgang von 49 Zügen zu ermöglichen? Wir haben aber in der Schlichtung am 30. November noch eine ganze Reihe von anderen Verbesserungen vorgeschlagen, die ebenfalls einmütig als notwendig bezeichnet worden sind. Dadurch entstand aus Stuttgart 21 „Stuttgart 21 plus“. Es sind also weitere Verbesserungen vereinbart worden.

Dazu gehört vor allem – ich will nicht alle aufzählen – ein behindertengerechter Bahnhof, weil es ja wenig Sinn hat, einen Bahnhof zu konzipieren und zu bauen, wo die Leute im Brandfall, wenn sie im Rollstuhl sitzen, nicht mehr ins Freie kommen. Das kann man der Menschheit schlecht vermitteln. Also muss der Bahnhof so gebaut werden, dass auch die Behindertenfreundlichkeit gegeben ist.

Dazu gehört weiterhin, dass die Feuerschutzmaßnahmen, wie sie von der Stuttgarter Feuerwehr vorgeschlagen worden sind, wenigstens zum Teil realisiert werden müssen.

Dann eine ganze Reihe von Verbesserungen, die im Übrigen auch in der Zusammenfassung von SMA hinsichtlich des Streckennetzes vorgesehen worden sind, wie sie auch damals in der Schlichtung festgelegt worden sind.

Das ist der Zusammenhang, den wir sehen müssen, wenn wir uns jetzt konzentrieren wollen auf das Testat des Stresstests, den die Bahn vorgenommen hat.

Nun hat das Aktionsbündnis den Wunsch geäußert, im Vorfeld der eigentlichen Diskussion, die ja voraussetzt, dass SMA das Testat über den Stresstest hier vorstellen muss, eine Grundsatzdiskussion über das Verfahren und einen Faktencheck der Prämissen durchzuführen.

Die Sitzung wird sich infolgedessen – das sage ich für die Zuschauerinnen und Zuschauer; Sie alle am Tisch wissen das – wie folgt abwickeln: Um 10:15 Uhr würde das Aktionsbündnis das Wort bekommen, wobei es um einen Faktencheck geht. Das heißt, zu jeder Aussage zu einzelnen Punkten, die Sie ja im Übrigen auch übermittelt haben, muss die Bahn die Gelegenheit haben, darauf zu antworten. Also wir hören jetzt nicht einen Vortrag des Bündnisses, sondern es wird ein Faktencheck sein, so wie wir das auch im Oktober gemacht haben.

Wenn dieses Kapitel abgeschlossen ist, würde um 11:45 Uhr – –

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Geißler, wir machen das so wie vereinbart.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es wäre vielleicht schön – damit wir das gleich am Anfang richtig machen –, ...

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Aber ich erkläre Ihnen kurz, wie wir es ausgemacht haben, Herr Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: ... wenn Sie sich zu Wort melden.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Entschuldigung! – Mein Name ist Rockenbauch. Ich melde mich zu Wort. Ich muss Sie leider unterbrechen, denn wir hatten etwas anderes ausgemacht. Wir tragen jetzt unsere Grundsatzdiskussion vor, und dann kann gerne die Bahn im Nachgang zu dieser Prämissendiskussion Stellung beziehen. So machen wir das auch. Wir werden jetzt hier, wie wir es ausgemacht haben, unsere Grundsatzkritik vorbringen zu den Prämissen und zur Einordnung des Ganzen, wo wir heute stehen. Das machen wir gleich, und danach kann die Bahn AG – das wird den Zeitrahmen nicht sprengen – gerne dazu Stellung beziehen. So war es ausgemacht, Herr Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch, Sie haben mich jetzt unterbrochen. Wir haben ausgemacht – zumindest in den Gesprächen, die ich geführt habe, bei denen Sie zugehört haben –, dass wir Punkt für Punkt abhandeln. Ich habe nichts dagegen, wenn Sie eine Grundsatzdiskussion machen. Aber wenn Sie nachher zu den einzelnen Punkten kommen, dann ist es sinnvoll, dass auch zu den einzelnen Punkten jeweils danach die Bahn Stellung nimmt. Jedenfalls werde ich das so handhaben, denn alles andere ist ja sinnlos. Wenn nach Ihrem siebten Punkt die Bahn etwas sagen soll, dann wissen die Zuschauer schon gar nicht mehr, was Sie beim ersten Punkt gesagt haben. Es ist auch in Ihrem Interesse, wenn wir Punkt für Punkt die Dinge abhandeln. Offenbar haben Sie eine längere Grundsatzerklärung im Kopf. Die können Sie machen.

Jetzt darf ich die Tagesordnung weiter vortragen. Dann können Sie hinterher im Einzelnen noch Ergänzungen anbringen.

Um 11:45 Uhr wird Volker Kefer, Mitglied des Vorstands der Bahn AG, den wir ja auch aus der letzten Schlichtung kennen, eine Erklärung abgeben oder jedenfalls ein Referat von einer halben Stunde halten, um die Frage zu beantworten: Was ist ein Stresstest? Denn wir müssen davon ausgehen, dass viele Zuschauerinnen und Zuschauer bei diesem Begriff, der inzwischen Schule gemacht hat, und zwar durch das, was wir hier gemacht haben, nicht richtig wissen, was darunter zu verstehen ist. Infolgedessen wird Herr Kefer dann diese Erläuterung machen.

Dann haben wir eine Pause, und danach beginnt eigentlich die Hauptsache, warum wir hier beieinander sind, nämlich dass Herr Stohler die Präsentation „Audit zur Be-

etriebsqualitätsprüfung Stuttgart 21“ der Firma SMA vorträgt. Daran schließt sich die Diskussion an.

So weit also der Fahrplan für heute. Wir haben open end vereinbart, weil wir nicht in die Situation geraten wollen, dass wir möglicherweise morgen noch weitertagen müssen. Das will mit Sicherheit niemand hier am Tisch. Deswegen richten Sie sich darauf ein. Das kann schnell gehen. Wir können relativ früh am Nachmittag fertig sein. Möglicherweise kann es auch etwas länger dauern.

Gibt es zur Tagesordnung noch irgendeine Frage? – Das ist nicht der Fall.

Habe ich jemanden vergessen, den ich nicht hätte vergessen dürfen? – Das ist auch nicht der Fall. Sie alle, die Sie hier am Tisch sitzen, verdienen natürlich auch eine persönliche Anerkennung dafür, dass Sie da sind und dass Sie Ihren Beitrag dazu leisten, dass wir eine gute Lösung für den Bahnhof bekommen.

Ich sehe keine weitere Wortmeldung. Dann darf ich das Wort Herrn Rockenbauch erteilen.

Darf ich nochmals an unsere alte Regel erinnern? Ich habe nichts gegen Zwischenrufe, aber ich habe etwas dagegen, wenn jemand einfach das Wort ergreift. Man sollte sich freundlicherweise anmelden, und dann kann jeder sagen, was er will. Es gibt überhaupt keine Beschränkung der Redefreiheit. Wir müssen aber ein wenig Ordnung einhalten, sonst werden die anderen benachteiligt. Es gibt Leute, die mutig sind. Manche sind etwas zahmer, andere sind ein bisschen frecher. Manche sind mutiger und fallen schon mal einem anderen ins Wort, der diesen Mut nicht aufbringt, und dann ist der im Nachteil. Wir sollten Waffengleichheit haben.

Herr Rockenbauch steht schon am Pult und hat das gehört. Ich gebe ihm jetzt das Wort. – Bitte schön.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Sehr geehrte Damen und Herren hier im Raum, aber vor allem liebe Zuschauerinnen und Zuschauer an den Fernschirmen! Herr Geißler, wir machen heute zum Stresstest – das ist schon richtig – diese ganze Veranstaltung. Aber wir sind hier nicht wegen SMA, sondern weil im letzten Jahr hunderttausend Bürgerinnen und Bürger gegen ein Projekt auf die Straße gegangen sind, das sie so nicht akzeptieren können. Das war der Beginn, die Notwendigkeit. An diesem Punkt war Stuttgart 21 politisch nicht durchzusetzen. Wir haben versucht, mit Fakten das im ersten Faktencheck auch noch klarzumachen. Deswegen gehört das zu einer sinnvollen Einordnung dazu, damit die Menschen draußen verstehen, um was es hier wirklich geht.

(Präsentation: „K 21 – die bessere Alternative“)

Ich habe Ihnen hier dieses Bild vom Bahnhof mitgebracht. Man kann über Schönheit bekanntlich streiten. Aber das Entscheidende ist, dass 200 renommierte internationa-

le Ingenieure und Architekten, David Chipperfield unter anderem, klar sagen: Das ist ein hochrangiges Kulturdenkmal, das auf keinen Fall zerstört werden darf.

Aber was für den heutigen Punkt noch wichtiger ist: Das ist einer der pünktlichsten Bahnhöfe Deutschlands. Wenn man auf die Idee kommt, einen der besten, leistungsfähigsten Bahnhöfe ganz Deutschlands unter die Erde zu legen, dann sollte man sich das gut überlegen – das ist unsere Meinung – und lieber davon ablassen.

Die Bahn AG hat damals große Versprechungen gemacht. Hier haben wir eine Projektwerbung aus dem Jahr 1997. Stuttgart 21 sollte Vorbildcharakter für andere große deutsche Städte haben. Heute ist in Deutschland Stuttgart die einzige Stadt, die überhaupt noch ein 21er-Projekt hat. Die anderen Städte hatten gute Gründe, das sein zu lassen.

Eine andere Versprechung war, dass wir im Jahr 2008 durch die tolle neue Stadt wandeln. Heute ist 2011 und wir sagen: Genau an der Stelle, wo Sie die neue Stadt bauen wollten, ist eine Frischluftschneise, die wir auf keinen Fall versiegeln dürfen.

Das Entscheidende, auf dem alles fußt, ist aber dieser Satz: 1997 ging man davon aus, dass der jetzige Hauptbahnhof bereits im Jahr 2010 das Verkehrsaufkommen, das damals prognostiziert war, nicht bewältigen kann.

Heute, sehr geehrte Damen und Herren, funktioniert dieser Bahnhof mit Premiumqualität. Wie gesagt, er ist der pünktlichste Deutschlands und hat absolut kein Problem und noch erhebliche Reserven für zukünftigen Verkehr.

Zu den großen Versprechungen, die Sie uns gemacht haben, muss natürlich auch erwähnt werden, dass jetzt ein ehemaliger Bahnchef, nachdem das alles nicht eingetreten ist, sinnigerweise sagt: Notwendig ist das Ganze eigentlich gar nicht. Wir finden, Heinz Dürr hat da recht. Immer mehr Menschen glauben nicht mehr den Werbeversprechen, die uns damals gemacht wurden. Es ist inzwischen klar, dass die Realität anders aussieht. Aus den schönen Werbeillustrationen sind inzwischen diese Visualisierungen des Fraunhofer-Instituts entstanden. Ich dachte immer, wir haben das Zeitalter der Höhlenmenschen längst hinter uns.

Aber es sind nicht nur allein die Werbeversprechen, die platzen. Es geht um wesentlich mehr. Das Projekt wurde über die Jahre immer absurder. Das Folgende ist jetzt kein Zitat von mir, sondern es kommt aus dem Verkehrsministerium zu Zeiten von Tanja Gönner. 2009, als plötzlich innerhalb von acht Monaten klar wurde – das ist alles durch den „Spiegel“ dokumentiert –, dass das Projekt um Milliarden teurer wird, schrieb das Ministerium intern – Herr Bauer, Sie können das bestätigen –:

Die DB wird erklären müssen, wie es zu dieser Kostenexplosion kam. Mit ihren bisherigen Verlautbarungen, Stuttgart 21 sei das bestgeplante Projekt Deutschlands, hat sie sich selbst ad absurdum geführt.

Besser kann man es nicht sagen, wie es längst im Verkehrsministerium intern bekannt ist.

Das ist auch faktisch richtig. Denn bis zu dem Zeitpunkt, als dieses Papier entstand, hatten wir – hier sieht man es grafisch dargestellt – wirklich diese Kostensteigerung. Der Höhepunkt waren die vom Bundesrechnungshof festgestellten Kosten von 5,3 Milliarden €. Damals haben bahnintern Drees & Sommer – wir hatten das auch im ersten Faktencheck – von 5,2 Milliarden € gesprochen.

Dann erleben wir hier etwas Unglaubliches, was es sonst nirgendwo bei einem Großprojekt gibt: Das Projekt wird plötzlich 20 % billiger, damit es politisch überhaupt noch machbar ist. Wir fragen hier wirklich: Was ist hier Realität, was ist hier nur Schein?

Es geht den Menschen aber noch um viel mehr bei ihrem Widerstand gegen diesen Bahnhof. Es geht darum, ihre Heimat zu schützen. Es geht z. B. um das zweitgrößte Mineralwasservorkommen, diesen Schatz, den Stuttgart nun einmal hat – ich komme dazu nachher noch einmal –, der durch das Projekt Stuttgart 21 elementar bedroht wird.

Es geht natürlich auch – ich sagte es vorhin – um das Kulturdenkmal, um die Zerstörung von Identität und Geschichte und Heimat der Menschen. Hier ein Bild des brutalen Abrisses am Nordflügel wider den Appell internationaler Ingenieure und Denkmalschützer.

Es geht aber natürlich auch in ganz großem Stil um Frevel an der Natur. Hier die Baumfällarbeiten vom 30.09.2010. Es wurde begonnen, 200 Jahre alte Bäume zu fällen, damals für das Grundwassermanagement.

Es ist eine Summe von Gründen – ich führe sie jetzt nicht alle auf, keine Angst –, warum die Menschen gegen dieses Projekt sind. Aber eines verbindet sie alle: Sie können es nicht ertragen, dass über ihre Köpfe hinweg arrogant eine Basta-Politik der Geheimkammern betrieben wird, und sie können es auch nicht hinnehmen, wenn dann die Bahn AG, wie am 30.09. geschehen, dieses Projekt mit Gewalt durchzusetzen versucht. Das ist nicht demokratisch, das ist nicht akzeptabel, was am 30.09. passiert ist, nur weil die Bahn AG rambomäßig Bäume fällen musste.

All das, sehr geehrte Damen und Herren, ist schlicht, wie schon der ehemalige Bahnchef sagte, unnötig. Denn wir haben heute schon einen Großteil der besseren Alternative. Man sollte in der Politik nicht einfach verstandlos an dem festhalten, was man halt 1994, 1997 beschlossen hat, sondern dazulernen, wenn sich die Welt und die Faktenlage ändert. Es gibt nun einmal die bessere Alternative, von der das ganze Land profitiert: mit integralem Taktverkehr, mit Flächenverkehr im ganzen Land, aber vor allem mit der Tatsache, dass nicht in Stuttgart in Milliardenloch gebuddelt wird und alles, was wir eigentlich für den Ausbau in der Fläche brauchen, hier vergraben wird.

85 % dieses Bahnhofs existieren heute schon – ich sagte es bereits – in Premiumqualität und müssen einfach nur noch intelligent weiterentwickelt werden. Dazu gehört, dass man eine sinnvolle, moderne, nachhaltige Architektur wählt. Hier z. B. eine Visualisierung, wie man den Bahnhof intelligent erweitern könnte mit einem fortschrittlichen Solardach.

Es gehört natürlich auch ein Städtebau dazu, der für Stuttgart und zum Wohle aller Bürgerinnen und Bürger stattfindet und eben nicht, wie geplant, Frischluftschneisen zubaut, sondern der mit K 21 eine Parkerweiterung um 30 ha möglich macht.

All diese Alternativen wären heute schon umsetzbar.

Und was ist mit dem bestgeplanten Projekt? Gerade letzte Woche – ich nenne nur die Überschrift, dazu nachher mehr – erschien die Bekanntmachung des Regierungspräsidiums zur Planänderung beim Fildertunnel. Die Bahn AG hat in ihren Planfeststellungsunterlagen Sicherheitsabstände, die nicht zulässig sind, eingeplant und muss jetzt nachbessern. Hier ist eine Planänderung nötig.

Grundwassermanagement: Im Faktencheck wurde uns erklärt – und, Herr Oberbürgermeister, Sie haben es immer wieder gemacht –, das Mineralwasser ist ein K.-o.-Kriterium. In diesem Frühjahr wurde plötzlich klar: Doppelt so viel Grundwasser muss entnommen werden. Jeder Mensch in Stuttgart weiß, dass das Grundwasser in Verbindung mit dem Mineralwasser steht. Die doppelte Entnahme des Grundwassers ist eine unkalkulierbare Bedrohung für das Mineralwasser und führt natürlich dazu, dass die komplette Planung auch hier geändert werden muss.

Aber es geht noch weiter, und das ganze Projekt wird noch abstruser. Herr Geißler, Sie erwähnten vorhin Brandschutz und Behindertengerechtigkeit. Wenn Sie sich dieses Bild anschauen, dann wird Ihnen klar, mit was die Bahn AG geplant hat. Inzwischen ist klar, dass der Filderbahnhof komplett neu geplant werden muss. Das hat zur Konsequenz: Die Bahn AG will nun Ende dieses Monats die Aufträge vergeben, damit sie das Milliardenloch unten in Stuttgart buddeln kann, und sie weiß nicht, wie sie oben an den Fildern herauskommt. Ein zentraler, wichtiger, auch für den Stress-test wichtiger Planfeststellungsabschnitt muss komplett neu geplant werden und macht eigentlich jetzt schon den Stresstest zur Makulatur. Hier brauchen wir eine komplett neue Planung.

Jetzt zum Thema Behindertengerechtigkeit. Schauen Sie sich dieses Bild an: Dieser Bahnsteig in Rosenheim ist genau 1 cm schmaler als der Bahnsteig, den Sie nachher im neuen Tunnelbahnhof haben werden. Sie können sich vorstellen, dass das nicht nur für Behinderten- oder Kinderwägen im neuen Zukunftsbahnhof schwierig wird, sondern dass das vor allem im Katastrophenfall – im Fall eines Brandes etc. – Stellen sind, wo im Endeffekt den Menschen fast nichts anderes übrig bleibt, als auf die Gleise hinunterzupurzeln.

Was soll man jetzt mit all diesen Fakten, die Sie inzwischen geschaffen haben, mit

den Projektpartnern, die unerbittlich und gegen alle Argumente an diesem Projekt festhalten, noch machen? Worum geht es eigentlich? Am besten machte es Bahnchef Grube in seinem legendären englischen – oder quasi englischen – Spruch deutlich: Es geht um „cash in the täsch – that’s the name of the game“. Ich meine, glaubwürdiger kann man das nicht ausdrücken.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sagen Sie es auf Deutsch.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Es geht darum, wie viel Geld man in der Tasche hat, und das ist der Name des Spiels. Das ist das Spiel, das hier gespielt wird. Es geht schlicht ums Geld – Bahnchef Rüdiger Grube.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich vielleicht sagen: Wenn jemand englisch, lateinisch oder tamilisch redet, dann soll er das bitte auf Deutsch übersetzen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Das hat Herr Grube leider nicht gemacht. Für viele wäre vielleicht dann noch deutlicher geworden, was er damit gemeint hat. Das müssen Sie leider bitte in Zukunft an Herrn Grube weitergeben.

Das Ganze ging weiter. Das Entscheidende ist hier von „Spiegel“ und „Stern“ aufgedeckt: Die Bahn trickst bei den Kosten, sie hat systematisch über Jahre die Parlamente und die Bürgerinnen und Bürger betrogen. Immer noch nicht öffentlich sind die 121 Risiken, der Grund, warum der ehemalige Projektchef Hany Azer das Feld räumen musste. Als guter Ingenieur war er im Glauben, die Projektpartner würden natürlich alles tun, um das Projekt gut durchzuführen. Dann hat er gemerkt, dass auf politischer Ebene das zur Unumsetzbarkeit des Projekts Stuttgart 21 führen würde. Er musste gehen.

Immer noch nicht öffentlich – das gehört, Herr Geißler, mit zu einem Faktencheck –, immer noch nicht auf dem Tisch ist, was hier im Untergrund noch für Risiken schlummern. Das sind nicht nur Risiken für Leib und Leben während der Bauzeit, sondern das sind vor allem Kostenrisiken, die, wenn sie dargestellt würden, das Projekt schon längst, wie schon im Ministerium gesagt, ad absurdum geführt hätten.

Sehr geehrte Damen und Herren, was wollen wir jetzt eigentlich? Wir sind der Meinung, wir könnten uns den ganzen Stress heute mit dem Stresstest sparen. Wir wollen keinen Stress. Wir wollen K 21, den Bahnhof mit Vernunft, die leistungsfähigere, die kostengünstigere, die ökologischere Alternative, die ohne Zerstörung von Kultur, Heimat und Natur auskommt – heute schon realisierbar, umsetzbar. Wir haben inzwischen – mit diesem Schlussbild möchte ich schließen – alle guten Argumente auf unserer Seite.

Deswegen ist für uns völlig klar, Herr Geißler: Der Stresstest ist heute ein Kleinteil und nicht der Hauptgrund, warum wir hier sind, warum Tausende von Menschen immer noch jeden Montag auf die Straße gehen und warum auch im Endeffekt, nachdem sich die Bahn AG – ich sagte es gerade – permanent geweigert hat, alle Fakten

auf den Tisch zu legen, unser Widerstand für die bessere Alternative hier und heute weitergehen wird.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Danke schön. – Wie sollen wir es jetzt machen? Möchte jemand auf die Ausführungen von Herrn Rockenbauch antworten?

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich würde vorschlagen, dass Frau Dahlbender jetzt einfach weitermacht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie schlagen jetzt nichts vor.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Doch, das mache ich doch gerade.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber das müssen wir jetzt hier miteinander ausmachen. Wenn jetzt niemand erwidern will, sondern erst anschließend, wenn Frau Dahlbender geredet hat, erwidert werden soll, habe ich auch nichts dagegen. Aber ich muss die Frage stellen, ob zu den Ausführungen von Herrn Rockenbauch jemand etwas sagen will.

Vielleicht können Sie, Herr Rockenbauch, noch sagen: Was ist die Quelle für Ihre Aussage, die ja sehr beeindruckend ist, der Stuttgarter Kopfbahnhof sei der pünktlichste Bahnhof Deutschlands?

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Das ist die Stiftung Warentest. Die hat das jetzt genau getestet. Zu dem Zeitpunkt, wo dieser Bahnhof eigentlich schon längst nicht mehr dem Verkehrsaufkommen – von 1997 stammten die Behauptungen – standhalten sollte, macht er das spielend mit Premiumqualität. Und – das sage ich hier auch, damit es klar ist für die Fernsehzuschauerinnen und -zuschauer – er macht es nicht mit 16 Gleisen, die er eigentlich hat, sondern mit 15 Gleisen, weil ein Gleis gerade gesperrt ist wegen des unnötigen Abrisses des Nordflügels. Allein daran sehen Sie, dass hier noch Potenzial vorhanden ist. Wenn man noch das alte Paketpostamtgleis dazunehmen würde, das Gleis 1 a, dann hätten wir sogar 17 Gleise. Hier geht deutlich mehr.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Meine Frage ist beantwortet. Alles andere war noch Zusatzinformation.

Jetzt kommt Herr Faiß. Er hat sich gemeldet.

Stefan Faiß (Projektbefürworter): Ich möchte nur kurz sagen: Herr Rockenbauch erweckt den Eindruck, als ob er für die Bürgerschaft reden würde. Dem ist nicht so. Wir Befürworter haben inzwischen allein auf unserer Facebook-Seite über 170.000 Mitglieder. 60.000 Demonstranten sind sehr viel, aber wir haben 7 Millionen Baden-Württemberger. Bei den Landtagswahlen haben 67 % Parteien gewählt, die für dieses Projekt sind.

Also; Herr Rockenbach, sehr ehrenhaftes Engagement, aber Sie sprechen nicht für die Bürgerschaft, sondern für einen Teil der Bürgerschaft.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dieser Schlagabtausch war notwendig, aber nicht unbedingt, was den Stresstest anbelangt, zielführend.

(Heiterkeit)

Da ist aber die Ursache von Herrn Rockenbach gelegt worden.

Jetzt hat sich noch Herr Hauk gemeldet, Fraktionsvorsitzender der CDU.

Peter Hauk (Projektbefürworter): Ich will nur wenige Bemerkungen machen.

Erstens: Wir haben uns bei dem Schlichterspruch auf „S 21 plus“ verständigt.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Waren Sie dabei?)

Alle hier Anwesenden waren mit dem Ergebnis einverstanden und haben sich dazu bekannt.

Zweitens: Die Gründe für den Bau des neuen Bahnhofs und generell auch der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm liegen in zwei Bereichen und nicht verkürzt nur im Bahnhof Stuttgart, sondern erstens darin, Baden-Württemberg in das internationale Schnellbahnnetz zügig und schnell einzubinden,

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Heute fährt kein Zug nach Paris ab!)

und zweitens darin, dass sich für 40 % der Regionalverkehre in Baden-Württemberg die Verbindungen deutlich verbessern. Das war die Begründung dafür, dass das Land den Finanzierungsvertrag unterschrieben hat und sich beteiligt.

Als Letztes: Wenn wir uns heute unterhalten, unterhalten wir uns nicht mehr über K 21 – es liegt übrigens auch von den Stuttgart-21-Gegnern bisher keine Alternative hierfür vor außer schönen Bildern –, sondern wir unterhalten uns darüber, wie „S 21 plus“ verwirklicht werden kann. Die Voraussetzung für „S 21 plus“ war der Stresstest. Auf die Präsentation des Stresstests warten wir heute, und sie sollte heute Gegenstand der Besprechung sein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bin dafür, dass wir jetzt nicht im Schnellverfahren alles nachholen, was allgemeinpolitisch schon im Oktober/November besprochen worden ist. Wir sollten jetzt auch nicht unbedingt im Detail über K 21 reden. Das haben wir ausführlich genug getan. Da gibt es Fachleute, die dazu Stellung genommen haben.

Ich will nur zur Ergänzung sagen: Damals bei der Diskussion ist auch von der Bahn gesagt worden, dass K 21 technisch machbar ist. Das habe ich auch in meinem

Schlichtungsspruch gesagt. Aber gegen K 21 sprechen natürlich eine Reihe von anderen Gründen, die ich jetzt hier nicht aufzählen will. Das ist nicht das Thema unserer Diskussion.

Ich habe übrigens – Ehre, wem Ehre gebührt – jemanden zu begrüßen vergessen. Das ist offenbar das Schicksal dieser Schlichtung. Das letzte Mal habe ich vergessen, den Ministerpräsidenten Mappus zu begrüßen. Heute habe ich vergessen, das anwesende Regierungsmitglied, den Minister für Verkehr und Infrastruktur, Herrn Winfried Hermann, zu begrüßen. Herzlich willkommen!

Jetzt Frau Dahlbender, bitte.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Vielen Dank, Herr Geißler. – Grüß Gott, alle hier Anwesenden und auch liebe Zuschauerinnen und Zuschauer draußen im Land und hier in Stuttgart!

(Präsentation: 3 Folien)

Ich möchte jetzt einige wenige Punkte – wir werden uns auf wichtige Punkte beschränken – zur Prämissendiskussion vortragen, möchte aber vorwegschicken:

Herr Hauk, Sie haben offensichtlich den Faktencheck nicht angeschaut. Sonst wüssten Sie, dass wir nicht einer Gesamtschlichtung oder einer Gesamtvereinbarung zugestimmt haben. Das Bündnis hat gesagt: K 21 ist die bessere Alternative; diese wollen wir. Wir haben bei zwei Punkten gesagt: Sollte Stuttgart 21 tatsächlich jemals kommen, dann sind der Punkt 11 – die Nachbesserungen Gäubahn bis Brandschutz – und der Punkt 12 – Stresstest – in der Tat notwendig, um das ganze Projekt überhaupt irgendwie ins Laufen zu bringen. Nicht mehr und nicht weniger haben wir gesagt. Wir haben nicht – das, denke ich, sollten die Menschen im Land auch wissen – der Variante Stuttgart 21 zugestimmt. Das ist eine von den vielen Legendenbildungen, denen wir deutlich widersprechen.

Wir sind hier angetreten, und darum ist für uns auch die Prämissendiskussion so wichtig: Die Menschen, die sich im Aktionsbündnis, im BUND, bei den anderen Gruppierungen – VCD, Pro Bahn und vielen anderen mehr – gegen Stuttgart 21 versammelt haben, sind die überzeugtesten Vertreter von „Mehr Verkehr auf die Schiene“. Deshalb treten wir an. Wir setzen uns ein für eine zukunftsfähige Verkehrspolitik und wollen deshalb einen leistungsfähigen Bahnhof haben, der die Verkehre der Zukunft aufnehmen kann und nicht mit einer relativ willkürlich gewählten Zahl – darauf werden wir noch zurückkommen – von 49 Zügen auf Kante genäht ist, wodurch für alle Zeiten Schluss damit ist, Stuttgart verkehrlich weiterzuentwickeln. Deshalb sind wir so vehement für K 21.

Wir sind es in besonderem Maße, weil wir uns der Nachhaltigkeit verpflichtet fühlen. Nachhaltigkeit bedeutet ressourcenschonend und ressourcenleicht, klimaschonend, die Umwelt möglichst wenig gefährdend und die bestmöglichen ökologischen

Mobilitätsvarianten fördernd. Deshalb ringen wir so um das Thema Stresstest und für unseren modernisierten Kopfbahnhof 21.

Wir wollen Stuttgart 21 an diesen Kriterien überprüfen und kommen nach wie vor zu dem Schluss: Wir setzen uns alle ein für eine wahrhaft moderne Verkehrspolitik, eine nachhaltige Stadtentwicklung, Klimaschutz und die Bewahrung der Umwelt.

Es sind im Laufe der Debatte um diesen Stresstest mehrere Legenden und Mythen aufgetaucht. Diese möchte ich hier, weil es zu der Prämissendebatte dazugehört, klarstellen und ausräumen.

Es war im Geiste der Schlichtung und es war auch so vereinbart – Herr Geißler hat es dankenswerterweise auch im „Spiegel“-Onlineartikel nochmals klipp und klar gesagt –: Das Bündnis hätte an der Ausarbeitung des Fahrplans und an den Grundlagen für den Stresstest beteiligt werden müssen. Das war vereinbart.

Es stimmt nicht, wenn immer wieder behauptet wird, wir hätten das nicht angemahnt. Ich habe hier auf der Folie aufgezeigt, dass wir uns bereits am 09.12.2010, also unmittelbar nach der Beendigung des Faktenchecks, an die Bahn gewandt und unsere Beteiligung angemahnt haben. Wir haben am 21. Januar, als keine Reaktion erfolgte, diese Beteiligung am Verfahren erneut eingefordert und haben auch Herrn Geißler davon in Kenntnis gesetzt. Ich habe die Fallstellung öffentlich dementiert. Das setzt sich kontinuierlich fort bis zum Juni dieses Jahres.

Ich frage Sie alle: Was bitte ist das für ein Ende eines Faktenchecks, bei dem die Bahn darauf besteht, diesen Faktencheck erfüllt zu haben, wenn sie auf der anderen Seite negiert, uns beteiligen zu müssen, und uns schlicht und ergreifend systematisch ausgegrenzt hat? Wir fordern deshalb ein, uns zu beteiligen, und werden darauf in unseren Schlussforderungen noch zurückkommen.

Es wird immer von der Bahn behauptet, wir hätten doch an dem Wörner-Dialog teilnehmen können; das sei doch unsere Beteiligung am Stresstest gewesen. Dem widersprechen wir entschieden. Herr Wörner hat mit uns tatsächlich ein Vorgespräch geführt und klipp und klar und unmissverständlich erklärt: „Es geht bei meiner Dialogrunde ausschließlich um die Diskussion zu baubegleitenden Maßnahmen zu Stuttgart 21.“ Das ist kein Angebot zur Beteiligung am Stresstest, der im Übrigen damals auch schon viel zu weit fortgeschritten war. Deshalb sagen wir nochmals: Es gab kein Angebot der Bahn, uns am Stresstest zu beteiligen.

Dann haben wir – was ja auch zu einigem Hin und Her in den Entscheidungen geführt hat – die Offenlegung der Prämissen eingefordert. Wir haben sehr darum gerungen, diese Prämissengespräche zu führen. Es hat drei Termine gegeben: zwei halbe Tage, einen ganzen Tag unter Beteiligung von Herrn Geißler. Wir mussten leider feststellen, dass wir wieder in dieser alten Mühle waren, um Offenlegung von Daten zu bitten, und dass auch Datenübergabe vereinbart wurde. Ich zitiere aus dem Protokoll Herrn Geißler wörtlich:

Das Aktionsbündnis hat die Möglichkeit, von heute bis zum 21.07. in direktem Kontakt – dies bestätigt die DB und SMA – mit SMA zu stehen. Das Aktionsbündnis kann alle Informationen bekommen, die sie haben wollen, inklusive der Einsicht in die ominösen Computerprogramme.

Bereits unmittelbar nach der Sitzung wurde von der Bahn die Zusage zurückgezogen, dass wir in direkten Kontakt mit SMA treten können. Wir konnten lediglich mit der Bahn sprechen, und alles sollte über die Bahn laufen. Wir haben die Grunddaten in Datenräumen in Stuttgart in einem sehr knappen mehrstündigen Termin einsehen können, wo wir lediglich kurz im Überblick verschiedene Tabellen ansehen konnten. Den Rest konnten wir gar nicht einsehen, weil der nur in Berlin zur Verfügung stand, und es war unseren Experten in der Kürze der Zeit nicht möglich, zur Einsichtnahme nach Berlin zu fahren. Einige Dokumente, die wir mehrfach angefordert haben, haben wir übrigens erst gestern am späten Abend zugesandt bekommen.

So sind wir in einer Mühle des immer gleichen Spiels: Wir bemühen uns um Fakten, wir bemühen uns um Aufklärung, wir wollen Daten so frühzeitig haben, dass wir uns qualifiziert damit auseinandersetzen können, und bekommen sie wieder nicht. Deshalb war es uns ja auch so wichtig und deshalb war es vereinbart, dass wir von vornherein an den Prämissen beteiligt werden.

Das Desaster, dass wir nicht beteiligt wurden, haben wir im Streit um die Fragen: Worauf baut denn die Leistungsfähigkeit des Bahnhofs auf, und was ist ein Stresstest? Herr Kefer wird dazu danach noch einiges sagen.

Ich möchte einen weiteren Punkt aus der Prämissendebatte vorausschicken. Das ist das Thema Stresstest.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich kurz etwas fragen, und zwar zu dem Datum 08.07.: „Zusage für Einsicht in Vertrag und andere Dokumente, dann aber keine direkten Kontakte zur SMA“?

Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bin zufälligerweise an dem Tag mit Herrn Stohler mit der Gäubahn nach Schaffhausen gefahren. Da war ein Gegenstand unseres Gesprächs: Wenn das Aktionsbündnis sich jetzt bei SMA meldet, dass es dann, damit die Leute telefonisch nicht überfordert sind, vielleicht die Fragen schriftlich an SMA richtet. – Warum schütteln Sie den Kopf? Das ist so. Sie waren ja bei dem Gespräch mit Herrn Stohler nicht dabei, Herr Berschin.

Ich will ja nur sagen: Wir gingen davon aus, dass es möglich ist, dass Sie sich direkt mit SMA in Verbindung setzen. Wer hat Ihnen denn gesagt, dass Sie das nicht dürfen?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Becker am Ende des Gesprächs.

Herr Becker, Sie haben gesagt: Aus Entlastungsgründen nicht direkt, alles nur über die Bahn. Wir haben keinerlei Informationen von SMA kommen, wann wir uns an sie wenden können. Da mache ich SMA keinen Vorwurf.

Christian Becker (Projektbefürworter): Ich habe nur gesagt, dass es Sinn macht, dass wir es kanalisieren. Wenn Sie mir Daten gegeben hätten, hätte ich diese natürlich an die SMA weitergeleitet. Es ging rein um die Kanalisierung mehrerer Fakten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich mal die Frage stellen: Wer hat Sie eigentlich gehindert, trotz dieser unterstellten Aussage der Bahn sich direkt mit SMA in Verbindung zu setzen? Sie müssen sich ja nicht an das halten, was die Bahn Ihnen da sagt. Die SMA ist ja davon ausgegangen, dass Sie sich an die SMA wenden können.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Wir sind halt ehrliche Makler und ehrliche Händler. Herr Geißler, das ist die gleiche Diskussionsebene wie die, wenn Sie sagen: Wenn wir uns nur rechtzeitig an Sie gewandt hätten, dann wären wir auch am Stresstest beteiligt worden, oder wir hätten Ihnen das melden sollen. So verstehe ich als Ergebnis von gemeinsamen Gesprächen und Vereinbarungen die Vereinbarung nicht. Wenn die Bahn die Zusage gemacht hat und wir vereinbart haben, dass wir beteiligt werden, dann erwarte ich von der Bahn, wenn wir auf sie zukommen und fragen: „Wann ist das erste Strategiegelgespräch?“, dass sie uns einlädt und sagt: Dann und dann ist es, und wir bearbeiten den Stresstest. Das ist definitiv nicht erfolgt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist eine grundsätzliche Frage, die wir erörtern. – Herr Kefer, bitte.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Vom einem Verbot unsererseits, dass Sie sich mit der SMA in Verbindung setzen dürfen, kann überhaupt keine Rede sein. Wir sind nicht in der Position und auch nicht willens, direkte Kontakte zu verbieten. Das, was Herr Becker hier gemacht hat, war ein Vorschlag zur effizienteren und zielgerichteteren Abwicklung. Der Rest, der daraus jetzt folgt, ist die Unterstellung, wir hätten das unterbunden, der wir entgentreten.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Das dürfen Sie gerne.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber es ist ja schon wichtig, dass wir das festhalten: Es war also kein Hindernis da, sich mit SMA in Verbindung zu setzen. Das hätten Sie unmittelbar tun können.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Doch, Herr Geißler, das Hindernis war da. Das lasse ich so nicht stehen. Aber wir können jetzt nicht den Gesprächsverlauf vom 08.07. genau aufdröseln.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender, ich sage es nur deswegen, weil ich da beteiligt bin. Wenn ich nicht beteiligt bin, dann können Sie miteinander bereden, was Sie wollen. Aber mit meiner Zustimmung ist gesagt worden – ein Vertreter ist

immer dageblieben –, dass Sie bis zur nächsten Sitzung sich mit SMA direkt in Verbindung setzen können. Das habe ich so gesagt. Deswegen interessiert es mich natürlich, warum das nicht stattgefunden hat. Da muss ich noch einmal sagen – da kann Herr Becker gerade sagen, was er mag –: Wenn er es überhaupt so gesagt hat

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Hat er!)

– hat er nicht, sagt er –, dann hätten Sie sich trotzdem direkt mit SMA in Verbindung setzen können.

Können wir weiterfahren?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Berschin wollte dazu noch etwas sagen!)

– Ja, bitte schön.

Dr. Felix Berschin (Projektgegner): Wir standen nach dem letzten Termin zusammen. Das waren also Herr Becker, Herr Schröder und ich. Weil ja auch absehbar war, dass wir vieles nicht abgearbeitet kriegen, war der Vorschlag, dass wir nach Zürich fahren und dort mit SMA zusammentreffen. Da hat Herr Schröder schon sehr verhalten reagiert: dass sie sehr viel Arbeit haben usw. Dann kam eben der Vorschlag von Herrn Becker, es möge doch bitte über ihn kanalisiert werden. Wenn ein Auftraggeber in Anwesenheit des Auftragnehmers sagt, dass es über ihn gehen sollte, dann ist das für mich eine klare Ansage, wie das zu laufen hat.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Außerdem ist es natürlich so, dass die Bahn uns über die Prämissen Auskunft geben muss und nicht die SMA. Das ist unvollständig und unbefriedigend. Das sollten wir doch jetzt nicht beiseitelegen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich will das nicht verlängern.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Das sollten wir auch nicht!
– Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Dann machen wir doch weiter, Herr Geißler!)

– Das ist doch ein wichtiger Punkt. Wir wollen ja ehrlich miteinander umgehen. Sie sagen, Sie seien von der Bahn gehindert worden, mit SMA in Verbindung zu treten. Das muss man doch vielleicht ein bisschen ergänzen durch das, was wirklich abgelaufen ist.

Machen wir weiter.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Dann kommen wir zu dem Thema. Eine der Prämissen – die werden wir vielleicht nachher nach dem Vortrag von Herrn Kefer gemeinsam diskutieren können – ist die Frage, die für uns auch wichtig ist: Was ist

ein Stresstest?

Wir nehmen jetzt aus dem Schlichterspruch von Ihnen, Herr Geißler, die Vereinbarung zu Punkt 12 – das ist der Originaltext –, Ende des Faktenchecks, von dem auch die Bahn gesagt hat, sie halte sich daran. Das Erste war, dass ein Stresstest für den geplanten Bahnknoten vorgelegt werden soll. Wir gehen davon aus – das ist für uns auch ein Fehler der Prämissen für diesen Stresstest –, dass das zu bewertende System auch jenseits des Normalbetriebs betrieben und getestet wird und unter Umständen auch bewusst zu einem Zusammenbruch gebracht wird. Wir kennen das z. B. bei Atomkraftwerken, wir kennen das beim Bankenstresstest, wenn jetzt alle Kredite wegfallen, um dann zu schauen, was dieses System aushält, ob dieses System standhält. Nur so kann man die Grenzen eines Systems überhaupt feststellen. Das ist für einen Tiefbahnhof, der dann den ganzen süddeutschen Bahnverkehr und darüber hinaus lahmlegen kann, wenn es doch zu einem echten Störfall kommt, extrem wichtig.

Unsere Schlussfolgerungen daraus sind, dass man, um den Grenzbereich eines Bahnprojekts zu finden, die Hardware – Züge, Weichen, Signale –, die Software – Personalprobleme, behinderte Kunden oder Selbstmörder und Störungen, die daraus entstehen – sowie externe Ereignisse – wir kennen die Zusammenbrüche von Weichen, wenn es im Winter kalt ist – und auch echte Störfälle berücksichtigen muss, z. B.: Was machen wir, wenn im Bahnhof ein Zug liegen bleibt oder verunfallt und den ganzen Bahnhof blockiert?

Dies ist in diesen Stresstest nicht eingegangen. Das sagt das SMA-Audit selbst. Wir sagen deshalb: Das ist kein Stresstest; das ist eher ein Schönwetterbetrieb mit leichten Störungen. Wir bezeichnen das nicht als Stresstest und meinen deshalb, die Aussage, das System funktioniert, ist nicht gerechtfertigt, solange nicht ein echter Stresstest stattgefunden hat.

Wir weisen auch darauf hin, dass das sogenannte SMA-Gutachten in unseren Augen ein Audit ist. Das ist eine Verfahrensprüfung. Dort prüft man z. B., ob die Regeln eingehalten wurden oder ob die Aufgabe, die man sich selbst gestellt hat, erfüllt ist.

Es sagt nichts darüber aus, ob die richtigen Fragen oder die richtigen Aufgaben gestellt wurden. Genau das war der Grund, warum wir uns geeinigt hatten, damit das zur Befriedung führt, dass wir beteiligt werden, damit die richtigen Prämissen gestellt werden, dass wir damit alle gemeinsam vereinbart haben, worüber wir reden. Das ist ein ganz einfaches Beispiel: Ein gut auditiertes Unternehmen kann morgen pleitegehen, wenn die Grundstrukturen nicht stimmen. Insofern ist ein Audit immer nur eine gewisse Aussage, aber umfasst nicht den ganzen Bereich.

Völlig unabgestimmt mit uns ist die Vereinbarung darüber, welcher Fahrplan zugrunde liegt. Die Bahn hat das zugrunde gelegt, was heute tatsächlich gefahren wird, und hat völlig außer Acht gelassen, das zugrunde zu legen, was dieser heutige Kopfbahnhof tatsächlich kann. Deshalb sagen wir: Dieser sogenannte Stresstest fußt auf

einer falschen Prämisse. Wir verbuddeln und zerstören doch nicht für Milliarden Euro unseren intakten, funktionierenden Kopfbahnhof, der als ein zukunftsfähiges Projekt entwickelt werden könnte, wenn er heute schon leistungsfähiger ist als das, was für viele Milliarden Euro als Stuttgart 21 irgendwann einmal können soll.

Das ist deshalb so wichtig – wir werden gleich darauf eingehen -, welcher Fahrplan zugrunde gelegt wird, weil darauf natürlich die 30 % Leistungszuwachs beruhen. Da möchte ich mit einer weiteren Legendenbildung um die Faktenschlichtung aufräumen: Da steht nirgendwo, dass das Endziel die 49 Züge sind. Das steht nirgendwo. Es steht auch nicht in der Vereinbarung, die Herr Geißler vorgelegt hat. Darauf wird Herr Hopfenzitz gleich noch eingehen.

Wir haben gesagt, wir wollen die Spitzenstunde berechnet haben. Das ist hier vereinbart worden. Tatsächlich wurde die Zeit von sechs bis zehn Uhr genommen. Die Bahn selbst hat mit uns „gute Betriebsqualität“ vereinbart. Sie haben sich auf das, was Herr Geißler vorgelegt hat, eingelassen und haben gesagt: Jawohl, das ist unser Maßstab für diesen Stresstest. Wohlweislich hat die Bahn damals nicht gesagt, dass die gute Betriebsqualität schon längst abgeschafft wurde 2008, und jetzt auf einmal sagt sie: Gute Betriebsqualität gibt es ja gar nicht. Also gilt „wirtschaftlich optimal“, obwohl jeder weiß, dass „gute Betriebsqualität“ mit „optimal“ einzusetzen, mit Premiumqualität zu vergleichen wäre. Und das ist genau das, was hier gefordert ist, die Premiumqualität. Dazu hat die Bahn selbst gesagt: Jawohl, das wollen wir machen.

Dann sind die anerkannten Standards natürlich eine Frage. Auch das geht, wenn man das SMA-Audit liest, daraus hervor, und das werden wir heute Nachmittag noch auseinandernehmen und darüber diskutieren, ob die Bahn tatsächlich die Standards eingehalten hat. Dann werden wir uns natürlich auch über Zugfolge und Haltezeiten heute Nachmittag noch unterhalten. Ich will darauf jetzt nicht im Detail eingehen.

Gleich nach mir werden wir uns mit dieser wichtigen Ausgangsbasis Fahrplan und 30 % Leistungszuwachs beschäftigen. Alles andere wird heute Nachmittag folgen.

Das, was ich damit darstellen wollte, ist Folgendes. Wenn man einen solchen Punkt vereinbart, und der soll dann auch noch das Ergebnis befrieden, dann ist es unabdingbar wichtig, dass sich beide Parteien zusammensetzen, die Grundlagen gemeinsam definieren und dann geschaut wird, was bei einem Stresstest und bei einem entsprechenden Audit oder Gutachten herauskommt. Das ist erheblich versäumt worden. Deshalb werden wir das heute vertieft diskutieren und dabei bleiben: Zurück auf Start! Das muss mit unserer Beteiligung und neuen Grundlagen neu gemacht werden!

Vielen Dank.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich glaube, zentraler Punkt Ihrer Aussage, Frau Dahlbender, war die Nichtbeteiligung – das ist der gravierende Punkt, den Sie vorge-tragen haben -, und zwar in der Zeit vom Ende des Schlichtungsverfahrens am 30. November bis Anfang Juli.

Man muss hier zur Ergänzung sagen, dass wir dann ja übereingekommen sind, den Versuch zu unternehmen, es nachzuholen. Das habe ich ja auch vorgeschlagen. Deswegen präsentieren wir jetzt den Stresstest nicht wie ursprünglich vorgesehen am 14. Juli, sondern am 29. Juli. Es ist von Ihnen damals gesagt worden: Wir brau-chen ungefähr drei Wochen, um den Stresstest und das Testat auch zu überprüfen. Das sage ich hier zur Ergänzung.

Ich habe das kritisiert, dass das im Januar nicht realisiert worden ist. Das ist richtig. Aber selbst bei der Tabelle, die Sie vorgetragen haben, sind ja beachtliche Lücken vorhanden. Ich habe mit Herrn Kefer geredet, ich habe mit Herrn Wölfle geredet, und dann ist vereinbart worden, dass sich die Bahn mit dem Bündnis in Verbindung setzt. Damit war für mich die Sache erledigt. Ich muss ja nicht jede Woche danach gucken, ob das nun auch realisiert wird. Ich habe aber auch vom Bündnis in der Zeit nichts gehört, dass diese Vereinbarung nicht eingehalten worden wäre. Da kann man auch lange darüber debattieren, warum. Da hätte ich ja noch etwas sagen können. Also, das ist nicht der Fall.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Herr Geißler, ich war immer auf vielen Demonstrationen! Hätten Sie da zugehört - - Das ist so ähnlich, als würden Sie im Zug sitzen! Dann hätten Sie – das sage ich Ihnen – gehört, dass wir das nicht akzeptiert haben!)

- Ich muss jetzt mal gucken, ob wir nicht eine technische Möglichkeit bekommen, mit der ich Ihnen den „Strom“ abstellen kann. Sie können nicht einfach dazwischenren-den. Ich gebe Ihnen gern das Wort.

Das heißt, es wäre natürlich schön gewesen, wenn das Bündnis mich informiert hät-te, dass die Bahn die Beteiligung nicht vornimmt. Das ist nicht der Fall gewesen. Wir haben versucht, die Sache nachzuholen – im Juli. Das ist mehr oder weniger auch akzeptiert worden.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Gescheitert!)

Deswegen sitzen Sie auch jetzt wieder an dem Tisch, nachdem Sie das zeitweise nicht vorhatten.

Ich stehe in der Frage auch völlig hinter der Kritik – das ist gar keine Frage -, dass Sie nicht beteiligt worden sind. Aber, wie ich einmal in einem Interview gesagt habe, Sie hätten auch ein bisschen mehr auf Zack sein können, um das in Gang zu brin-

gen, und nicht nur wie duldende Lämmer dazusitzen.

Jetzt hat Herr Kefer das Wort. Bitte schön.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde gern, Frau Dahlbender, zu Ihrer Kritik ein paar Kommentare geben.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Gern!)

Zunächst einmal war es so, dass wir uns damals in der Schlichtung auf ein Vorgehen geeinigt hatten. Ich sage ganz bewusst „geeinigt“ hatten. Ich weiß noch genau, wie damals Herr Geißler zwischen den Parteien vermittelt hat. Der Vorschlag, dass wir einen neutralen Gutachter haben wollten, der genau diese Prämissen und Standards begutachtet, kam von Ihnen. Der Vorschlag, die SMA dort einzubinden und zu wählen, kam auch von Ihnen. Wir haben dem stattgegeben. Das bedeutet, die Überprüfung, ob eisenbahntechnische Standards und Prämissen eingehalten werden – das war damals eine klare Aussage -, wollten wir von einem neutralen Gutachter machen lassen,

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist falsch!)

der diese Themen auch tatsächlich versteht. – Das ist der Punkt Nummer 1.

Punkt Nummer 2: Die Liste, die Sie darstellen, Frau Dahlbender, beinhaltet nur die Briefe, die ich bekommen habe oder die wir bekommen haben, sie beinhaltet aber nicht die Antworten, die Sie von uns bekommen haben, und auch nicht das, was in diesen Briefen steht. Ich zitiere aus einem Brief, den ich am 14. Februar von ihnen bekommen habe, und zwar damals von Herrn Kretschmann und von Herrn Hermann -, sorry, von Herrn Kretschmann und von Herrn Wölfle, nicht von Herrn Hermann. Ich entschuldige mich für diesen Versprecher. Darin wird beispielsweise gefordert die Beistellung eines Ko-Gutachters, der von der Seite des Aktionsbündnisses benannt wird, analog dem Prozess der Wirtschaftsprüfer. Dann haben wir darauf geantwortet und haben gesagt: Das ist für uns nicht vorstellbar, weil wir einen neutralen Gutachter haben wollten, der dann auch tatsächlich in der Lage ist, objektiv und neutral zu beurteilen, was da angesetzt worden ist.

Solche Forderungen gab es mehrere. Also, insofern müsste man hier der Fairness halber auch aufführen, wo wir zugestimmt haben und wo wir nicht zugestimmt haben.

Jetzt noch einmal zum Ablauf! Wir haben damals in meinem Antwortschreiben deutlich gemacht – Ende Februar -, dass wir eine bestimmte Vorgehensweise brauchen, damit wir überhaupt eine Basis für Diskussionen schaffen. Diese Vorgehensweise lautet, dass zunächst einmal die Infrastruktur im heutigen Zustand simuliert werden muss, plus das, was dort geplant wird, und dass ein Fahrplan konstruiert werden muss. Und wenn das passiert ist, dann hat man die Möglichkeit, über eine Simulation

und über die Randbedingungen der Simulation zu diskutieren. Das habe ich Ihnen auch so zurückgeschrieben und habe gesagt, dass wir diese Prämissen nicht hinter dem Berg halten werden, sondern diskutieren werden. Das ist in der Folge auch passiert.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Nein, das ist nicht geschehen!)

- Das ist schon geschehen. Es hat eine ganze Reihe von Sitzungen gegeben, unter anderem des Lenkungskreises für den Stresstest und des Arbeitskreises, an denen das Land und insbesondere Herr Hickmann, aber zum Teil auch Herr Hermann teilgenommen haben.

(Widerspruch der Projektgegner)

- Entschuldigung, Herr Hickmann saß bei der letzten Schlichtung hier drüben aufseiten des Bündnisses, und Herr Hickmann hat an diesen Sitzungen teilgenommen,

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Er hat die Seite gewechselt!)

sodass die gesamte Information über Herrn Hickmann auch weitergetragen werden konnte. Und wir haben in dem Moment, wo wir die gesamten Unterlagen beieinander hatten, Ihnen diese Unterlagen zur Diskussion übermittelt. Das betrifft zunächst einmal die Fachunterlagen der Simulation, und wir haben drei tiefgreifende Diskussionen über die Randbedingungen, über die Prämissen gehabt. Es kann also keine Rede davon sein, dass wir Informationen nicht zur Verfügung gestellt hätten.

Jetzt würde ich gern noch auf einen anderen Punkt eingehen. Die vorhin von Ihnen viel zitierten 49 Züge und der Fahrplan, auf den wir aufsetzen, sind schriftlich mit dem Land vereinbart worden, und zwar in mehreren Schriftwechseln. Die Diskussion, ob 49 Züge die richtige Zahl ist oder nicht, hat es bis vor zwei oder drei Wochen, als die Ergebnisse der Testierung bekannt wurden, nicht gegeben; die war nicht existent. Diese Diskussion wurde in dem Moment aufgeworfen, als das Ergebnis aus der Testierung bekannt wurde. Seitdem ist das ein Thema. Vorher haben wir uns alle miteinander auf diese 49 Züge geeinigt. Daran bitte ich festzuhalten.

Danke.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt hat sich Herr Hauk gemeldet, dann Herr Hermann und Frau Dahlbender. Ich muss der Reihe nach vorgehen. – Bitte schön.

Peter Hauk (Projektbefürworter): Ich will zur Frage der Einbindung des Aktionsbündnisses doch noch ein paar Bemerkungen machen und erstens noch einmal unterstreichen, dass die Prämissen für den Stresstest einvernehmlich festgelegt wur-

den. Das beinhaltet auch die Zahl der Züge.

Zweitens: Am 1. Februar hat der damalige Ministerpräsident Mappus angeregt, ein Dialogforum einzurichten. In diesem Dialogforum sollten – ich komme dazu – all die anstehenden Fragen, die sich aus „Stuttgart 21 plus“ ergeben, gemeinsam besprochen werden. Als Leiter dieses Dialogforums war Professor Wörner vorgesehen, der bereits den Ausbau des Flughafens Frankfurt erfolgreich moderiert hat.

Professor Wörner hat jede Menge Gespräche geführt. Schon am 23. Februar haben die Parkschützer in Gestalt des Herrn Hermann es von vornherein abgelehnt, sich überhaupt an einem solchen Dialog zu beteiligen. Am 25. Februar, in einem weiteren Gespräch, hat auch das Aktionsbündnis angekündigt, dass es sich nicht daran beteiligen will, obwohl, ausdrücklich von Wörner zugesagt, der Stresstest eine zentrale Rolle spielen sollte. Das kommt auch in einer Einladung von Professor Wörner, an alle, auch an diejenigen, die zunächst einmal signalisiert hatten, sie würden nicht mitmachen, vom 4. März für ein Treffen am 11. März zum Ausdruck, bei dem ausdrücklich der Stresstest nicht nur eine Rolle spielen sollte, sondern Herr Kefer damals sogar persönlich da war, um die damaligen Eingangsvoraussetzungen mit den damals Anwesenden zu erörtern. Von den Naturschutzverbänden war nur Herr Ehret da. Der BUND hat sich dem entzogen, vielleicht auch deshalb, weil auch die Verquickung mit dem Aktionsbündnis entsprechend vorhanden ist. Das mag ich nur mutmaßen. Daraus erschließt sich, dass die Gegner von S 21 jede Möglichkeit gehabt hätten, nicht nur im direkten Dialog mit der Bahn, sondern gerade auch über dieses Dialogforum sich an dem Nachfolgeprozess, der jetzt über den Stresstest hinausgeht und auch die weiteren Anforderungen aus „Stuttgart 21 plus“ umfassen sollte, sich zu beteiligen. Dies haben Sie schlichtweg abgelehnt.

Ich kann da nur zu dem Ergebnis kommen: Man war sich der Sache so sicher, dass der Stresstest schiefgehen würde, dass man von vornherein überhaupt kein Interesse hatte,

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Blanker Unsinn!)

im Dialog zu bleiben. Das ist doch der ganz entscheidende Punkt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Minister Hermann!

Winfried Hermann (Projektgegner): Vielen Dank, Herr Geißler. Ich möchte versuchen zu erreichen, dass wir uns nicht in Details verlieren, was war wann, wer hat wem einen Brief geschrieben. Ich glaube, das hilft heute nicht zur Aufklärung.

Ich möchte einige Punkte benennen, die vielleicht erläutern können, warum es Schwierigkeiten in der Kommunikation gab. Es gab ja nach dem Ende des Schlichtungsverfahrens einen Wahlkampf, und dann gab es eine Wahl, die die Abwahl der alten Regierung zum Ergebnis gehabt hat. Es gab lange Koalitionsverhandlungen,

und in dieser Phase gab es zumindest keine eindeutige Kommunikation zwischen allen Beteiligten. Ich glaube, so viel kann man in neutraler Form feststellen.

Wir haben dann als neue Landesregierung zunächst Einblick in die laufenden Untersuchungen genommen, denn es war uns als Koalition klar, dass entscheidend ist, dass wir einen Einblick in das Verfahren, in die Prämissen und in die Abläufe haben. Das haben wir als Koalition auch ausdrücklich vereinbart. Dazu ist, glaube ich, auch die Bahn prinzipiell bereit gewesen. Aber es gab natürlich immer Streit darüber, was müssen wir an Information bekommen und wie viel Information sollen wir bekommen.

Wir haben dann bei dieser Einsicht festgestellt, dass nicht der Fahrplan, wie er am Ende des Schlichtungsverfahrens vereinbart wurde, der sogenannte Angebotsfahrplan des Landes 2020 als Grundlage für den aufgebauten 49er-Fahrplan verwendet wurde. Darüber gab es eine Auseinandersetzung, einen Briefwechsel mit Herrn Kefer. Am Ende dieser Auseinandersetzung habe ich – das war die einzige Sitzung dieser Unterkonferenz, bei der ich beim Fahrplanmachen dabei war – gesagt: Das Land akzeptiert diesen Fahrplan der DB nicht, weil er nicht dem Ergebnis der Schlichtung entspricht. Das habe ich im Sinne eines Kabinettsbeschlusses vorgetragen. Daraufhin hat man diesen Fahrplan der DB zur Seite gelegt und hat einen Landesfahrplan, der dem alten Angebotsfahrplan 2020 entspricht – ich sage für Nichteingeweihte, das ist ein Fahrplan, der sich stark an den Perspektiven des Landes und der Kundinnen und Kunden interessiert – genommen. Das war der Punkt, und deswegen gab es auch lange keine Klarheit in der Kommunikation.

Ich möchte der Klarheit halber jetzt gern auch noch Folgendes sagen, und zwar zu dem, dass die Bahn schon wiederholt gesagt hat, sie habe gedacht, wenn Herr Hickmann dabei sei, dann sei auch das Bündnis mit am Tisch. Sie haben sicherlich nicht nur wahrgenommen, dass es einen Regierungswechsel gab, sondern haben zur Kenntnis genommen, dass auch einige Menschen den Arbeitsplatz gewechselt haben. Herr Hickmann ist Leiter der Zentralstelle des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur und Chef der Taskforce Stuttgart 21, die sich damit schwerpunktmäßig befasst. In dieser Eigenschaft hat er an diesen Konferenzen teilgenommen. Das war übrigens auch allen Beteiligten klar.

Selbstverständlicherweise, Herr Hauk, hat sich die Landesregierung an das gehalten, was vereinbart war, nämlich, das, was vertraulich ist, wird nicht nach außen gegeben. Deswegen kann man von uns nicht erwarten, dass wir das ans Bündnis weitergeben, wenn vorher am Ende des Schlichtungsverfahrens vereinbart worden ist, dass man das selber tun muss. Ich bitte also, dass doch klar zu sehen. An die CDU gerichtet möchte ich die Frage stellen: Was hätten Sie für ein Theater gemacht, wenn wir als Regierung vertrauliche Informationen und Daten einfach ans Bündnis weitergegeben hätten!

(Beifall)

Übrigens nebenbei gesagt: Wir hatten vor zwei Tagen im Landtag eine Ausschusssitzung, bei der ich überrascht war, dass der gesamte Briefwechsel mit der Bahn selbstverständlich bei der Opposition gelandet ist. Insofern werde ich in Zukunft nicht prinzipiell davon ausgehen, dass ich über Sie an die Opposition schreibe.

(Heiterkeit)

Aber das wollen wir doch gern festhalten.

Es gibt eine Differenz, und wenn Sie das Bündnis informieren wollen und müssen, dann müssen Sie das direkt tun und nicht sozusagen den Umweg über die Landesregierung suchen. Wir versuchen, das sehr gut zu trennen. Wir wissen, dass die Landesregierung nicht identisch mit dem Bündnis ist, und wenn Sie uns das immer vorwerfen, sollten Sie uns nicht dann, wenn wir es mal bewusst und klar tun, dass wir eigenständig und unterschiedlich agieren, das dann auch noch zum Vorwurf machen.

Danke schön.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender, bitte.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich würde diesen Punkt jetzt auch gern zum Abschluss bringen und da für mich eines festhalten. Erstens, Herr Kefer, Sie haben in Ihren Ausführungen zugegeben, das Aktionsbündnis nicht informiert zu haben, sondern das Ministerium. Ich finde es sehr verwunderlich, dass Sie auch in diesem Teil der Argumentation damit eigentlich das Ministerium indirekt aufgefordert haben, sich nicht an die Absprachen zu halten. Vielleicht liegt es daran, dass sich die Bahn uns gegenüber immer nicht an die Absprachen hält, so wie wir eben hätten beteiligt werden müssen, und zwar nicht einsehen zu können, was Sie gemacht haben, sondern uns von vornherein an der Aufstellung des Fahrplans zu beteiligen. Damit möchte ich das schließen und möchte zu Herrn Hopfenzitz kommen. Aber wir sollten vielleicht festhalten, dass das Bündnis hier mit großer Offenheit und Aufrichtigkeit agiert und anscheinend alle anderen Beteiligten auf der Seite rechts von mir erwarten, dass wir dies umgehen, mauscheln oder uns nicht an die Absprachen halten. Das tun wir nicht.

Danke.

(Zuruf von Peter Hauk [Projektbefürworter] - Gegenruf: Herr Hauk, zuhören!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können wir das abschließen? – Geschichtsaufbereitung ist jetzt beendet. Ich würde mal sagen: null zu null.

(Heiterkeit – Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Herr Geißler, nein das

war deutlich! Ich mag es nicht, wenn Sie das immer deuten!)

- Ich könnte das „null zu null“ gern erläutern, aber das mache ich jetzt nicht. Das würden wir nur an Zeit verlieren.

Wer soll jetzt sprechen?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Jetzt kommt Herr Hopfenzitz.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Hopfenzitz, bitte schön.

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Mein Kurzvortrag hat drei Titel, bleibt aber ein Kurzvortrag, wenn ich nicht unterbrochen werde.

(Präsentation: „Maß aller Dinge ist immer noch der Kopfbahnhof“)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich muss Sie kurz unterbrechen und will für die Zuschauerinnen und Zuschauer sagen, Herr Hopfenzitz ist langjähriger Vorsteher des Hauptbahnhofs Stuttgart gewesen. Ist das richtig formuliert?

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Völlig richtig, ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Danke schön.

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): Die drei Titel sind „37 Züge und noch nicht Ende der Fahnenstange“, „37 Züge – das Maß aller Dinge dieses Verfahrens“ und im Stresstest „37 Züge – Realität oder Irrtum?“.

Meine Damen und Herren, nach Auswertung des Gleisbelegungsplanes für Stuttgart-Hauptbahnhof bietet die DB AG derzeit ihren Kunden im Berufsverkehr, Stunde 7, insgesamt 37 Züge. Dieses Angebot ist ausgerichtet auf die derzeitigen Kundenbedürfnisse in der Hauptverkehrszeit und stellt weder die Höchstleistung des Kopfbahnhofs, wie von der DB AG behauptet, noch das Endresultat für den Kopfbahnhof dar.

Schon ein kurzer Blick des gelernten Eisenbahners auf den Gleisbelegungsplan lässt ihn genügend freie Gleisflächen auch zur Aufnahme weiterer Züge erkennen. So erkennen Sie hier am Gleis 15 – das ist das zweite Gleis von rechts auf der Folie -, dass das Gleis 15 im Berufsverkehr nur zwei Züge aufzunehmen hat, weitere zwei Züge aufnehmen kann und im gesamten Bahnhof – ohne jegliche Ersatzmaßnahme – weitere sieben Züge möglich sind. Zwischensumme: 44 Züge.

Im kundenfreundlichen und barrierefreien Kopfbahnhof, auf dem alle 17 Bahnsteiggleise ebenerdig – ohne Aufzüge, ohne Rolltreppen und ohne Gehrentrep-pen - erreichbar sind, werden beginnende Züge aus Rücksicht auf Ältere und Behin-

derte 15 Minuten vor der Abfahrt bereitgestellt. Ankommende Züge bleiben circa 15 Minuten am Bahnsteig zur Durchführung des sogenannten Abschlussdienstes, das heißt einer Kontrolle nach zurückgebliebenen Reisenden und Fundsachen – eine unbedingt nötige Maßnahme, wie die Praxis alltäglich zeigt.

Reduziert man diese 15 Minuten auf eine immer noch sehr kundenfreundliche Zeit von zehn Minuten, gewinnt man weitere freie Gleiskapazitäten in der Größenordnung von zehn Zügen. Summa summarum 54 Züge. Die praktische Höchstleistung im Kopfbahnhof liegt somit bei 54 Zügen, nicht bei 37 Zügen, und liegt damit wesentlich über der Leistung des Tiefbahnhofs.

Für alle zusätzlich genannten Züge finden sich freie Trassen, und zwar wenig aus Richtung Ludwigsburg, ausreichend aus allen anderen Richtungen.

Ein schon historisches Zählergebnis aus dem Jahr 1969 weist für den Kopfbahnhof in dieser Zeit eine Leistung von 56 Zügen aus,

(Christian Becker [Projektbefürworter]: Ohne S-Bahn!)

in 1970 eine Stundenleistung von 55 Zügen in der Hauptverkehrszeit. - Ein weiterer Beleg dafür, dass im Kopfbahnhof sowohl in der Vergangenheit als auch künftig mehr als nur 49 Züge möglich sind.

Der Tiefbahnhof mag den auf einer Zugzahl von nur 37 Zügen basierenden simulierten Stresstest theoretisch bestanden haben, im praktischen Betriebsablauf wird er die Qualität des besser funktionierenden Kopfbahnhofs mit einer Leistungsfähigkeit von 54 Zügen nie erreichen. Ein Stresstest für den Kopfbahnhof mit realistischen Werten könnte dies beweisen.

Eine weitere Optimierung ist möglich durch Zulaufstrecken, Einbau eines neuen Signalsystems.

Man darf nun mit Fug und Recht die Frage stellen: Warum baut man dann mit Milliardenkosten einen kleinen Tiefbahnhof, nämlich im Vergleich einen zweiten Vorortbahnhof von Bad Cannstatt

(Heiterkeit)

mit auch acht Gleisen, der ohnehin nur einen Fahrzeitgewinn von drei Minuten erzielt?

Ich hoffe, verehrte Zuhörer, Ihnen das sicherlich noch lange oben bleibende Ende der Fahnenstange des Kopfbahnhofs ausreichend und überzeugend erklärt zu haben, und danke Ihnen für Ihre Geduld.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Danke schön. - Wer will dazu Stellung nehmen? - Dazu muss jemand Stellung nehmen. Wer macht das? - Herr Becker!

Christian Becker (Projektbefürworter): Herr Hopfenzitz, noch einmal herzlichen Dank für Ihren Vortrag. Die Zahlen, die Sie hier dargestellt haben, sind uns bekannt. Ich möchte an dieser Stelle noch einmal darauf hinweisen: Gleisbelegung Kopfbahnhof Stuttgart-Hauptbahnhof ist das eine, entscheidend - das hatten wir Ihnen damals auch schon mehrfach mitgeteilt - sind die Zulaufstrecken. Sie bekommen in den heutigen Kopfbahnhof niemals 54 Züge hinein, weil die Zulaufstrecken von der S-Bahn mitbelastet werden.

Wenn Sie den Vergleich mit vor 1978 ziehen, dann müssen Sie auch die heutige S-Bahn mit einbinden. Das würde bedeuten: Heute haben wir nachgewiesen, dass 49 Züge in den Tiefbahnhof fahrbar sind. Zuzüglich der 48 S-Bahn-Züge, die in der Spitzenstunde fahren, reden wir von 97 Zügen. Das heißt, das Entscheidende ist, die Gleisbelegung im Kopfbahnhof heute ist nicht das Relevante, sondern es sind die Zulaufstrecken, und dort bekommen Sie aus kapazitativen Gründen nicht mehr Züge rein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es geht jetzt der Reihe nach weiter. Es hat sich Herr Schnaitmann gemeldet, Experte des Nahverkehrs.

Gerhard Schnaitmann (Projektbefürworter): Danke schön. - Meine Damen und Herren, ich möchte auch versuchen, ganz sachlich die geschätzten Ausführungen von Herrn Hopfenzitz mit dem jetzigen Jahresfahrplan zu konfrontieren. Wir müssen hier den in der Zwischenzeit entstandenen 15-Minuten-Takt der S-Bahn bedenken. Das sind 24 Züge, die die Zulaufstrecken belasten. Wir haben ja damals bei der S-Bahn zum großen Ärger des Verbandes Region Stuttgart eine Mischbetriebs-S-Bahn gebaut, bei der wir eben in den 15-Minuten-Takt jeweils unsere Regionalzüge einfügen müssen.

Das führt dann zu einer Limitierung, die mit der Zeit vor 1978 und eigentlich auch mit der Zeit der Neunzigerjahre, als wir dann den Viertelstundentakt immer weiter ausgebaut haben, nicht vergleichbar ist. Das muss ich leider, Herr Hopfenzitz, obwohl ich Ihre Ausführungen außerordentlich schätze, anfügen.

Dann muss ich auch eines sagen - da kriege ich immer wieder auch zu Recht vom VVS und vom Verband Region Stuttgart Prügel -: Wenn ich auf dem S-Bahn-Gleis von Bad Cannstatt nach Stuttgart-Hauptbahnhof zwölf Zwischenlagen zwischen der S-Bahn ausfülle, wenn ich da keine Lücken lasse, dann bekomme ich eine Betriebsqualität, die maximal ausreichend ist

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

und nicht mehr. Ich muss hier immer wieder Lücken lassen, damit sich das System erholen kann.

Von Weiterstadt herein Expresszüge zu führen, stößt auf zwei Hemmnisse. Das sind die Halte in Stuttgart-Feuerbach und in Stuttgart-Nord, wo es dann für Expresszüge nicht möglich ist, an der S-Bahn vorbei zu kommen.

Ich gestehe Ihnen zu: Gern würden wir die Zulaufstrecken ausbauen. Hätten wir ein separates Gleis von der Neubaustrecke Tunnel Langes Feld herein in den Hauptbahnhof, hätten wir ein fünftes Gleis von Bad Cannstatt,

(Zurufe von den Projektgegnern)

dann könnten wir in der Tat - ja, genau - hier mehr tun. Aber das ist aus meiner Sicht schon ein Gebot des Jahresfahrplans. Ich bräuchte ein paar Züge mehr als 37 rein, aber, Herr Hopfenzitz, bei aller Wertschätzung nicht die von Ihnen genannten Zahlen.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Wie viele denn, Herr Schnaitmann? Wie viele bringen Sie denn rein?)

- In Abstimmung mit meinem Kollegen Hilger - letztes Mal habe ich 46 gesagt; da hat Herr Becker gesagt, nicht bestellbar; er schüttelt den Kopf - möchte ich sagen: Ich hielte, aber dann schon mit Einbußen bei der Betriebsqualität, 43 Züge für bestellbar. Ja, Herr Becker gibt mir dann keine 43; darüber würden wir uns dann auseinandersetzen. Aber es sind unstrittig ein paar mehr möglich als heute. Das will ich gar nicht bestreiten.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt der Reihe nach: Herr Arnoldi oder Herr Hopfenzitz? - Herr Hopfenzitz!

Egon Hopfenzitz (Projektgegner): In der Praxis liegen im Vorortgleis, im S-Bahn-Gleis von Bad Cannstatt nach Stuttgart heute laut des innerdienstlichen Fahrplans 44 Fahrplantrassen auf dem S-Bahn-Gleis zwischen Bad Cannstatt und Stuttgart, die von Regionalzügen befahren werden. - 44 Trassen! Nach Bad Cannstatt zum Beispiel in der Hauptberufszeit, morgens sieben Uhr, verkehren lediglich sechs Züge. Möglich wären natürlich auch 14 oder 12. Von und nach Böblingen verkehren nur vier Züge. Dort sind auch Auslastungen möglich.

Ich wehre mich eigentlich immer dagegen, die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs der Leistungsfähigkeit einer Zulaufstrecke anzupassen. Dann muss man sagen, welche Zulaufstrecke mangelhaft ist, und dann muss man dort den Punkt ansetzen, aber

nicht beim Bahnhof. Nehmen Sie mal das Viadukt in Bietigheim: Dort fahren wir jahrelang eingleisig. Ich kann doch in dem Fall nicht die Kapazität des Bahnhofs in Bietigheim oder gar die in Stuttgart auf die Kapazität eines Engpasses auf der Strecke anpassen. Dagegen wehre ich mich.

Wenn ich eine Zahl nenne, eine Endzahl für einen Bahnhof, weil das auf der Strecke von Ludwigsburg her nicht funktioniert, dann dürfte ich Züge, die nach Bad Cannstatt fahren oder von Böblingen kommen, mit Hinweis auf die Auslastung ja gar nicht aufnehmen. Deshalb bitte zwischen Leistungsfähigkeit Bahnhof und Leistungsfähigkeit einer Strecke oder von zwei Strecken unterscheiden!

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Aber das heißt neue Gleise im Park!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Alles mit der Ruhe! Aber das ist ein wichtiges Thema.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Jetzt ist Herr Arnoldi an der Reihe!)

- Ich will ja bloß für die Zuschauerinnen und Zuschauer, die ja vielleicht durch diese technisch wirklich tiefgehenden Fahrplanausführungen ein bisschen in Verwirrung geraten sind, klarmachen - damit sie das nachvollziehen können -: Es geht um die Frage, dass die Behauptung aufgestellt wird, der Kopfbahnhof so, wie er jetzt ist, ist von seiner Kapazität her wesentlich mehr in der Lage, statt 37 Züge - Herr Hopfenzitz spricht jetzt sogar von 54 Zügen - manchmal sogar 55 Züge durchlaufen zu lassen, woraus dann die Schlussfolgerung gezogen werden kann: Wenn das so ist, wozu brauchen wir dann einen neuen Bahnhof, der nur 49 Züge schafft?

(Beifall)

- Moment! Das ist ja nicht meine Meinung.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Aber wir freuen uns, dass Sie unsere Meinung so hervorragend formulieren!)

Wenn Sie meinem rhetorischen Schwung Beifall zollen, dann habe ich nichts dagegen, aber ich habe nur noch einmal die Frage auf das konzentriert, was wir im Moment diskutieren. Darum geht es jetzt.

Jetzt möchte ich aber ganz gern Herrn Leuschel das Wort geben.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Tut mir leid! Herr Arnoldi hatte sich zu den Ausführungen von Herrn Hopfenzitz schon gemeldet! Die Wortmeldung hatten wir vorhin umgeswitcht!)

- Ja, aber ich gebe das Wort trotzdem schnell einmal Herrn Leuschel. Wir müssen ja einen Faktencheck machen.

(Zuruf von den Projektgegnern: Eben!)

Wir machen einen Faktencheck. Eben war Herr Hopfenzitz an der Reihe, nun ist Herr Leuschel dran. - Sie kommen alle dran!

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Herr Hopfenzitz, bei allem Respekt vor den Zahlen, die Sie nennen, müssen wir eines untrennbar festhalten: Das Projekt Stuttgart 21 besteht nicht allein aus dem Bahnhof, sondern auch aus den Strecken, die da mitgebaut werden. Wir reden hier über aufwendige Tunnelbauten. Ich glaube, da haben wir Konsens, dass das zu Stuttgart 21 dazugehört.

Die Leistungsfähigkeit eines Bahnhofs - gestatten Sie, dass ich auch als gelernter Eisenbahner ein wenig dagegenhalte - bestimmt sich mit aus den Zu- und Ablaufstrecken. Das ist nun einmal so. Bei Stuttgart 21 haben wir - ich sage es platt - auf der Landkarte, auf dem Stadtplan nach rechts zwei zweigleisige Strecken und nach links zwei zweigleisige Strecken. Wir haben eine ganz andere Voraussetzung. Ich halte es für relativ akademisch, ob wir jetzt 44, 49, 54 sagen. Wir müssen hier aufpassen, dass wir nicht Äpfel mit Birnen vergleichen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. - Jetzt kommt Herr Rockenbauch dran.

(Widerspruch bei den Projektgegnern)

- Herr Arnoldi zuerst? - Bitte, Herr Arnoldi.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Ich möchte gern noch einmal festhalten: Herr Becker hat im Prinzip bestätigt: Dieser Kopfbahnhof könnte noch mehr Züge verkraften. Streiten wir uns nicht darüber, ob das jetzt 44, 46 oder wie viele Züge auch immer sind. Aber er hat klipp und klar gesagt: Das eigentliche Problem besteht in den Zulaufstrecken.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: So ist es.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Deswegen sage ich: Dann wäre es doch sinnvoll, wenn Sie die Schienen ausbauen und stärken wollen, Ihre ganze Konzentration auf den Ausbau der Zulaufstrecken zu richten und dort das Geld zu investieren und nicht für 5 Milliarden € einen Tiefbahnhof zu bauen, der dann gerade mal vier oder fünf oder vielleicht auch sechs Züge mehr bewältigt. Das ist eine Fehlinvestition, Herr Becker!

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer möchte zur direkten Erwiderung das Wort haben?

Christian Becker (Projektbefürworter): Ich erwidere direkt darauf, ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte.

Christian Becker (Projektbefürworter): Die Zulaufstrecken sind das eine. Das hatte ich gesagt. Der zweite Punkt, das ganz Entscheidende an der Sache ist, dass das Gleisvorfeld überhaupt nicht in der Lage ist, diese angenommen Züge, die Herr Hopfenzitz aufbringt, an den Bahnsteig zu bekommen.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Doch!)

Das heißt mit anderen Worten: Wir haben zwei Faktoren. Das eine ist, die Zulaufstrecken lassen es gar nicht zu, diese vielen Züge zu fahren, und der zweite Punkt ist, dass das heutige Gleisvorfeld diese Züge gar nicht an den Bahnsteig bekommt. Sie müssen dann also an zwei Stellen große Investitionen vornehmen. Das ist einmal das Gleisvorfeld im Bahnhof, und es sind die Zulaufstrecken.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Herr Becker, warum wollen Sie dann die Zulaufstrecken nicht ausbauen? Sie bauen Sie auch bei Stuttgart 21 nicht aus! - Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch, damit die Leute das begreifen, müssen wir das jetzt erst mal abklären: Es geht um die Frage, ob es an den Zulaufstrecken oder am Bahnhof selber liegt. Jetzt wurde die Frage gestellt: Warum bauen Sie die Zulaufstrecken nicht aus? Darauf will Herr Kefer jetzt eine Antwort geben.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Arnoldi, ganz einfach deswegen, weil wir sagen, dass insgesamt das Projekt Stuttgart 21 noch ein paar weitere Vorteile hat.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Welche denn?)

Deswegen ist genau die Aufgabenstellung damals in der Schlichtung so definiert worden, wie wir sie abgearbeitet haben. Das, was Sie im Moment machen, ist, dass Sie die alte Diskussion, die wir damals geführt haben, im kompletten Umfang wieder aufmachen. Ich bestreite einfach, dass Ihr Bahnhof, inklusive der Zulaufstrecken, mehr als diese 37 Züge kann.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Simulieren Sie das! Machen Sie es doch!)

Diese 37 Züge - ich weise noch einmal darauf hin - sind von Ihnen zu Beginn als Eingangsparameter in den Stresstest bestätigt worden. Die Diskussion gibt es erst,

seitdem das Ergebnis der Simulation bekannt ist.

Nun tauchen Sie mit der Behauptung auf, dass der Bahnhof doch mehr kann. Die Zielrichtung dieser Behauptung ist auch klar: Das ist das letzte verbleibende Argument, das Sie in irgendeiner Form noch bringen können,

(Zuruf von den Projektgegnern: Nein, wir haben noch viele!)

um tatsächlich irgendwas zu haben, was gegen diesen Stresstest spricht. Also: Das, was Sie hier bringen, ist eine blanke Behauptung, und wir bestreiten das auf das Entschiedenste.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt kommt Herr Rockenbauch an die Reihe.

(Zuruf)

- Nein, es können nicht alle gleichzeitig reden. Deswegen muss ich der Reihe nach vorgehen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich versuche jetzt noch einmal, das Ganze zu entflechten - mit einer gewissen Ruhe. Wir haben jetzt die verschiedenen Punkte gehört. Herr Kefer, wir haben vernommen, die Bahn AG weigert sich wie im ersten Faktencheck, wirklich den Nachweis zu führen, sie ist nicht bereit, einen Stresstest für K 21 zu machen, den Leuten wirklich klarzumachen, was dieser Bahnhof alles kann.

Wir haben jetzt mehrere Argumentationen gehört. Sie haben völlig recht, dass es bei einem Fahrplan aus dem Jahr 1969 noch keine S-Bahn gab; das heißt, da sind Zulaufstrecken heute durch die S-Bahn belegt.

Herr Becker, damals war die S-Bahn in den Zulaufstrecken nicht da. Und da hat das Gleisvorfeld wie viele Züge geschafft? - 51. Sie müssen nur zuhören! Da hat das Gleisvorfeld 51 Züge geschafft, ein Fahrplan - keine Kapazitätsobergrenze - mit guter Qualität, das Gleisvorfeld und der Bahnhof mit guter Qualität - wir kommen nachher dazu -, ohne 13 Doppelbelegungen in der Spitzenstunde, ohne all das, was wirklich eine schlechte Betriebsqualität ist, was Sie noch als „wirtschaftlich optimal“ verkaufen. Das machen wir nachher. Da gibt es noch sehr gute Argumente. Herr Kefer, darauf können Sie sich freuen.

Also, Herr Becker, das Gleisvorfeld hat 51 Züge geschafft. Alles, was wir jetzt von vernünftigen Verkehrs- und Bahnhofsexperten verlangen, ist: Dann machen Sie das, was Sie bei Stuttgart 21, Herr Leuschel, ja auch tun! Machen Sie die genau gleiche Signal- und Leittechnik, Sicherheits- und Leittechnik, verbessern Sie die Zulaufstrecken beim Kopfbahnhof, und machen Sie das, was wir wollen, genau die Entflechtung des Mischbetriebs von S-Bahn und dem Verkehr, der sich dort heute die Gleise

teilt! Genau das ist K 21. Damit ist der Fahrplan von 1969 der Beweis dafür, dass K 21 bewiesenermaßen mit einem guten Fahrplan mehr kann, als Sie es heute mit täglichem Stress, ohne Simulation von Strecken, in Ihrem Bahnhof jemals hinkriegen werden. Das ist einfach Fakt. Darum geht es uns jetzt.

Sie können dem Ganzen entgehen, wenn Sie einen echten Stresstest für den heutigen Bahnhof machen. Dazu haben wir Sie schon beim ersten Faktencheck aufgefordert. Wenn Sie sich weiter weigern, dann ist das ein Zeichen an die Leute draußen. Den Leuten draußen ist es ganz egal, ob Sie fiktiv von 37 auf 49 addieren, die wollen die zentrale Frage beantwortet haben: Kann der neue Bahnhof wirklich mehr als der heute wunderbarste und pünktlichste Bahnhof Deutschlands? Alles andere ist doch uninteressant.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich darf vielleicht einmal eine Bemerkung machen. Der Tiefbahnhof wird ja nicht nur deswegen geplant, damit da 49 Züge abgewickelt werden können, sondern zum Beispiel deshalb, damit der Regionalverkehr zum Flughafen oder sonst wohin flüssiger durchläuft. Es gibt ja eine ganze Reihe von zusätzlichen Gründen, warum dieser Tiefbahnhof gebaut werden soll. Deshalb muss ich das ja im Zusammenhang sehen. Sie mögen ja im Einzelfall recht haben - das können wir mal unterstellen -, der leistet tatsächlich mehr als 37. Vermutlich ist das richtig. Aber damit ist ja noch nicht gesagt, dass wir den alten Bahnhof so lassen müssen, wie er ist, sondern da gibt es ein paar Argumente dagegen. Mehr will ich ja nicht sagen.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Sind Sie jetzt bei der Bahn AG?)

- Wie bitte?

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Sind Sie Bahn AG oder Moderator?)

- Entschuldigung. Solche Unterstellungen können Sie füglich bleiben lassen! Ich sage hier das, was weiterführend ist, damit wir uns jetzt nicht ewig über 37, 49 oder 54 unterhalten. Das ist nämlich hinreichend dargestellt worden. Die Uhr zeigt nämlich fast 11:45 Uhr, und wir sind immer noch bei Ihren Punkten. Wir haben das vorgezogen, obwohl die Hauptsache eigentlich erst kommt. So ist der Sachverhalt. Deswegen möchte ich dafür plädieren, dass wir jetzt hinsichtlich der Frage, welcher Bahnhof was leistet, zu einem relativ raschen Ende kommen.

Dazu gebe ich jetzt Herrn Arnold das Wort. Dann haben sich noch Herr Palmer, Herr Hermann und Herr Schnaitmann gemeldet. Sie sehen also, wer da noch alles auf der Rednerliste steht.

Herr Arnold, bitte schön.

Wolfgang Arnold (Projektbefürworter): Ich möchte einfach noch einmal das The-

ma der Leistungsfähigkeit aus dem Blickwinkel früherer Zustand, Zustand 1969 oder 1970 - wie das genannt wurde -, und dem, was wir heute haben, betrachten. Wir hatten damals den kompletten Vorortverkehr, der später durch die S-Bahn abgelöst wurde, in diesen 55 Zügen, die von Herrn Hopfenzitz genannt wurden, mit drin. Heute sind es mit den 24 Zügen, die über den S-Bahnhof, den Tiefbahnhof abgewickelt werden, im Gleisvorfeld 59 Züge. Das, was als Grenze der Leistungsfähigkeit beschrieben wird, kennt, glaube ich, jeder, der den Stuttgarter Hauptbahnhof regelmäßig entweder als S-Bahn-Benutzer oder als Regionalbahn-Benutzer frequenziert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wer spricht jetzt? - Herr Minister, bitte schön.

Winfried Hermann (Projektgegner): Vielen Dank. - Ich möchte nur für die Landesregierung klarstellen, dass wir uns verständigt haben, dass wir die Maßgröße 49 akzeptieren, weil sie vereinbart wurde, wohl wissend, dass wir da zwei unterschiedliche Dinge miteinander vergleichen. Denn in dem einen Fall wird sozusagen die rechnerische Simulation für einen noch nicht gebauten unterirdischen Bahnhof genutzt, und dort wird die maximale Leistungsfähigkeit ermittelt, während im anderen Fall ein konkreter Kopfbahnhof, beschrieben mit der Zahl 2010, was dort real gefahren wird, verglichen wird. Darauf ist es aufgesetzt worden.

Aber ich wollte nur sagen: Das war uns bewusst, aber wir haben es akzeptiert, weil man am Ende der Schlichtung auf die Schnelle auf keine bessere Vergleichszahl gekommen ist.

Weil diese Debatte aber schon monatelang tobt, was kann der jetzige Bahnhof auch im Vergleich mit dem zukünftigen Bahnhof leisten, hier doch noch einmal die Frage stellen - auch ganz offiziell an die Bahn -: Wenn das so umstritten ist, was dieser Bahnhof und was die Zufahrten können, wie man also die Kapazität des Knotens verbessern kann - durch Bahnhofskorrekturen oder durch Zufahrtskorrekturen -, wenn das so umstritten ist: Warum untersuchen wir dann nicht - ich sage jetzt nicht, im Stressteststil - mit einem unabhängigen Gutachter - zum Beispiel SMA - die reale Leistungsfähigkeit des Kopfbahnhofs mit den möglichen Zulaufverbesserungen, um tatsächlich eine echte Vergleichsmöglichkeit zwischen den beiden Projekte zu haben, was ja, glaube ich, auch im Interesse der Bahn wäre, wenn sie bei der Volksabstimmung kundige und informierte Bürger hätte, die zwei unterschiedliche Projekte mit vergleichbar guter Beurteilung fachlicher Art hätten und man halt auch darüber abstimmen könnte? Spricht etwas dagegen, Herr Kefer?

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt hat Herr Palmer das Wort.

Boris Palmer (Projektgegner): Danke schön. - Wir streiten über die Frage: Was heißt 30 % mehr? Das ist ja am Nachmittag das Thema. 30 % mehr Leistung war das Mindestversprechen der Projektträger. Ich räume gern ein, dass ich für die Zahlen 37

und 49 verantwortlich bin. Ich glaube, wir sollten das hier jetzt offen auf den Tisch legen, weil alle Beteiligten, die das ausgemacht haben, ja hier sitzen und widersprechen könnten, nämlich Herr Dr. Geißler und insbesondere Herr Dr. Kefer.

Die Formulierung, die den Stresstest hervorgerufen hat, stammt von unserer Seite; die haben wir entwickelt, Ihnen vorgelegt. Sie sind damit zur anderen Seite gegangen, haben gefragt: Sind Sie damit einverstanden? Dann kamen Sie zurück und sagten, die andere Seite sei mit dem Stresstest einverstanden, wie er hier aufgeschrieben ist, aber sie will zwei Dinge noch geklärt haben. Das war erstens: Ist ein Gutachter möglich, der das Ganze begleitet? Da sagten wir: Natürlich. Das kann der Sache nur dienen. Und wir haben auch SMA akzeptiert. Eindeutig.

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Vorgeschlagen!)

- Vorgeschlagen und akzeptiert.

(Heiterkeit)

- Entschuldigung. Was gibt es da zu lachen? - Es sind die Gutachter, die das Projekt seit vielen Jahren begleiten, die es am besten kennen. Es ist doch sinnvoll, die zuzunehmen und niemand anders.

Zum Zweiten haben Sie gesagt: 30 % mehr ist uns zu unscharf; wir wissen nicht, was wir da jetzt berechnen sollen; dafür brauchen wir Zahlen. - Da haben Sie vorgeschlagen: Nehmen wir doch den heutigen Fahrplan - 37 - und legen 30 % drauf. Dem haben wir damals zugestimmt. Das heißt, wir haben nicht der Aussage zugestimmt, dass der heutige Bahnhof nur 37 leisten kann, wir haben der Aussage zugestimmt, dass dort heute 37 fahren. Das kann nun jeder beweisen.

Der Streit, ob der Kopfbahnhof mehr kann oder nicht, den hätten wir in dieser halben Stunde, die wir hatten, nicht lösen können. Unmöglich. Wir hätten also keine Basiszahl für den Stresstest ermitteln können.

Wir haben dann entgegenkommenderweise in pragmatischer Weise gesagt: Gut, wir nehmen diese beiden Zahlen, aber unter Voraussetzungen: Erstens unter der Voraussetzung, dass wir dann im Verfahren immer beteiligt sind, das sehen können, und zweitens unter der Voraussetzung, dass der Stresstest dann die Qualität liefert, die der heutige Bahnhof hat. – Darüber werden wir ja am Nachmittag reden.

Sie können entweder mit genau den gleichen Methoden den Kopfbahnhof analysieren, da eine Ausgangsgröße ermitteln, die über 37 liegen wird – nach meiner Einschätzung, wenn Sie diese Kriterien nehmen, über 45; Herr Schnaitmann streitet mit Herrn Becker um 42 oder 43, aber da geht es um gute Betriebsqualität -, über 45, wenn Sie genau mit der Messgröße herangehen, wie jetzt an den Tunnelbahnhof, oder Sie nehmen den heute funktionierenden Fahrplan des heute bestehenden

Bahnhofs mit 37 als Vergleichsgröße. Dann verlangen wir aber nach der Mittagspause, dass dann die ungefähr 100 Stellschrauben, die Sie von der Realität weg zugunsten der Leistungsfähigkeit des Tunnelbahnhofs gedreht haben, wieder auf Realität zurückgestellt werden. Und dann kommt heraus: Der neue Tunnelbahnhof kann bei gleicher Qualität – entweder bei guter Qualität, wie verlangt, oder bei der ziemlich miesen Qualität, die Sie in Ihrem Test haben – gerade mal so viel wie der bestehende.

Jetzt entscheiden Sie sich bitte: Entweder diskutieren wir über 37 und 49 – dann wird nachher alles, was von der Realität abweicht, korrigiert -, oder wir diskutieren über die theoretische, im Modell mögliche Leistungsfähigkeit. Dann müssen Sie den bestehenden Bahnhof mit den gleichen Methoden untersuchen. Dann steigt die Messgröße deutlich über 37, und Ihre 49 reichen nirgends. Dann müssen Sie für 30 % mehr Leistung an die 60 nachweisen. Sie müssen sich entscheiden. Ich schlage vor, wir bleiben bei 37. Dann gelten aber auch die Realitätsbedingungen und nicht Ihre Fiktionen aus der Scheinwelt, die wir heute Nachmittag hören werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das werden wir ja sehen, was da kommt. - Dazu hat jetzt direkt Herr Kefer das Wort.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Vielen Dank, Herr Geißler. – Herr Hermann, ich möchte gern kurz auf Ihre Frage eingehen und dann, Herr Palmer, noch einmal kurz auf das, was Sie gesagt haben.

Zunächst einmal war ja die Frage: Warum untersuchen wir nicht K 21?

(Zuruf von den Projektgegnern: K 20! Eigentlich K 19!)

- K 20, K 19. – Die simple Antwort lautet: Wir tun das deswegen nicht, weil zu dem damaligen Zeitpunkt eine Aufgabe definiert wurde, die da lautete, dass nachzuweisen sei, dass der Durchgangsbahnhof eine bestimmte Kapazität hat. Und die ist so definiert worden, wie wir sie heute besprechen. Die Aufgabe lautete damals nicht, einen Vergleich zu machen, welcher der Bahnhöfe denn jetzt eine höhere Kapazität hatte. Die Aufgabenstellung hatten wir nicht, Herr Hermann.

(Winfried Hermann [Projektgegner]: Aber wir sind jetzt weiter!)

Jetzt trenne ich das mal: einmal Nachweis der Kapazität. – Da sind wir klipp und klar der Ansicht, dass wir das getan haben. Darüber werden wir uns ja heute Nachmittag noch unterhalten.

Bei der zweiten Fragestellung, nämlich dem Vergleich zwischen den beiden Systemen, haben wir damals sehr lange argumentiert und haben am Ende gesagt: Wir haben ein Projekt. Deswegen haben wir uns ja auch auf den Nachweis für S 21 geeinigt, weil diese Diskussion am Ende der Schlichtung keine Diskussion mehr war.

Die Schlichtung lautete: S 21 wird realisiert mit Erweiterungs- und Ergänzungsmaßnahmen - -

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das war die Empfehlung von Heiner Geißler, nicht ein Ergebnis der Schlichtung! Das war sein Schlichterspruch, den er persönlich getroffen hat, und nicht mehr!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie haben nicht das Wort.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): S 21 wird mit Nachbesserungen realisiert, wie sie sich aus dem Stresstest ergeben. Deswegen war dieser Stresstest wesentlich.

Herr Hermann, ein offenes Wort: Eine Diskussion K 21 – S 21 haben wir ja in der Schlichtung sehr ausführlich geführt, und das Ergebnis war: S 21 mit eventuellen Nachbesserungen, falls diese 49 Züge nicht möglich sind. Das war die Aufgabenstellung. Das, was wir hier jetzt machen, ist ein Wiederaufleben der alten Diskussion, die wir vorher in der Schlichtung geführt haben und mit einem Schlichterspruch beschieden haben.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Nein, wir haben sie nicht beschieden!)

Herr Geißler, ich möchte noch auf die Ausführungen von Herrn Palmer eingehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Bitte schön.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Palmer, das, was Sie bringen, ist ziemlich viel Theorie. Faktum ist, dass wir uns in den Grundvoraussetzungen auf bestimmte verkehrstechnische Standards geeinigt haben sowie auch darauf, dass wir einen neutralen Gutachter wählen – wir beide. Das ist ein gemeinsamer Gutachter, der diese neutralen Standards begutachtet und vor allem auch für deren Einhaltung sorgt. Ich kann nicht nachvollziehen, wenn Sie heute sagen, wir hätten bei diesen Standards an Stellschrauben gedreht und da irgendwelche Tricks gemacht. Das Verfahren ist extrem transparent, insbesondere was auch die Standards anbetrifft.

Herr Stohler wird darauf in seinem Vortrag später eingehen, welche Standards dort angesetzt worden sind, welche Haltezeiten angesetzt worden sind, welche Zugfolgezeiten und so weiter. Das, was hier angesetzt worden ist, sind genau die Dinge, wie wir sie turnusmäßig für jede Fahrplanung ansetzen, die wir jedes Jahr machen – mit 50.000 Trassenanmeldungen im gesamten Bundesgebiet. Insofern ergibt sich hier also keine Abweichung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich will mal etwas zu dieser „Zwischenrufsbehauptung“ von Herrn Rockenbauch sagen. Sie müssen es schon

richtig zitieren. Richtig ist, dass ich ausführlich begründet habe, warum Stuttgart 21 nach meiner Auffassung weitergeführt werden soll. Das habe ich ausführlich dargelegt, und dagegen kann man auch relativ wenig sagen, es sei denn,

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

man hielte den Vorschlag K 21 für richtig, wofür ich gesorgt habe, dass der zu dem Ergebnis kam, das ich auch festgehalten habe, das der in der Schlichtung auch so charakterisiert worden ist.

Aber dann darf ich Sie darauf hinweisen, dass „Stuttgart 21 plus“, also das, was ich zur Verbesserung dieses Bahnhofs vorgeschlagen habe, wenn er gebaut werden sollte, von Ihnen mitgetragen worden ist. Ausdrücklich habe ich in der Nummer 12 gesagt – das müssen Sie nachlesen -: Diese von mir vorgetragene Vorschläge in den Nummern 11 und 12 werden von beiden Seiten für notwendig gehalten.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Notwendig! Es gibt einen Unterschied zwischen notwendig - -)

- Moment! Das habe ich Ihnen vorgelesen, das habe ich der Bahn vorgelesen, und Sie haben dem zugestimmt. Infolgedessen haben Sie doch die Durchführung dieses Stresstests so, wie ich dies vorhin vorgelesen habe, für notwendig gehalten. Also können Sie nicht sagen, das sei eine Erfindung von mir, sondern es ist etwas, was wir hier in dieser Runde gemeinsam für notwendig erachtet haben.

Ich sage das nur, weil uns hier ein paar Hunderttausend Leute zugucken, und dann sollen die das auch wissen. Das ist ein gemeinsames Ergebnis gewesen.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Dr. Geißler, bei allem Respekt. Ich möchte dann doch an dem Punkt - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja bitte, aber wir müssen jetzt wirklich - -

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Das weiß ich. Wir haben diese elende Debatte - ,

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, eine elende Debatte!

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): - die wir jetzt haben, deshalb, weil wir nicht beteiligt wurden, wie es zugesagt wurde, an den Prämissen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einverstanden.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Nein, ich möchte das jetzt festgehalten wissen. Ich denke, dazu haben wir auch das gute Recht. Wenn man in solch einer

Vereinbarung, die Sie jetzt selbst so aufgelistet haben, das als notwendig erkannt hat, parallel dazu kommt, dass wir zu beteiligen sind von Anfang an, dann kann man nicht hinterher sagen: Ihr habt das zwar ein paar Mal eingefordert, aber wir hatten keine Lust, es zu machen, haben es blockiert, und ihr seid jetzt diejenigen, die das Nachsehen haben, weil sie es nicht energisch genug eingefordert haben. Das halte ich für keine gute Ebene, um überhaupt irgendetwas zu vereinbaren.

Ich stelle aber aus dieser Debatte fest -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: So geht es nicht.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): - dass Sie nicht bereit sind, K 20 und K 21 zu testen, sondern dass Sie dabei bleiben, dass Sie einen unglaublich leistungsfähigen und pünktlichen Bahnhof bereit sind zu zerstören, um einen Tiefbahnhof zu etablieren, der mit 49 Zügen an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit angelangt sein wird.

Ich denke, das können wir jetzt erst mal aus dem ersten Teil festhalten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender, bei allem Respekt, das war jetzt keine Bemerkung, die unmittelbar zu dem Thema gehört hat. Das können Sie immer vertreten, aber das haben wir abgeschlossen. Die Sache, dass Sie nicht beteiligt worden sind – das habe ich ausdrücklich gesagt -, da haben Sie Recht. Diese Beschwer haben Sie zu Recht vorgetragen.

Das müssen wir jetzt nicht ununterbrochen wiederholen, sondern wir sind bei der Frage, ob wir diesen Stresstest gemeinsam für notwendig gehalten haben. Und dies ist der Fall. Das haben wir gemeinsam für notwendig gehalten.

Deswegen möchte ich einmal vorschlagen, dass wir relativ rasch zu diesem Stresstest kommen, denn wir sind immer noch bei der Frage: Leistet der Kopfbahnhof jetzt kapazitätmäßig 56 Züge oder 54 Züge – 37 behauptet gar keiner mehr -, 46 Züge oder wie viel weiß ich im Vergleich zu den 49 des Tiefbahnhofs?

Können wir die Debatte nicht einfach dadurch abschließen, dass wir sagen, es ist völlig unbestritten, dass der jetzt vorhandene Kopfbahnhof mehr leistet als 37 Züge? Wie viel der leistet – da können Sie lange rechnen und die Sache hin und her darstellen -, dazu werden wir zu keinem gemeinsamen Ergebnis kommen.

Das, was wir machen können, ist, zu untersuchen – das soll ja heute Nachmittag stattfinden -, ob die Bestätigung der 49 Züge im Tiefbahnhof richtig getestet worden ist oder die richtigen Prämissen unterlegt worden sind. Das ist Thema der heutigen Auseinandersetzung.

Den Stresstest über den Kopfbahnhof, den können wir hier nicht erledigen; der ist im

Übrigen auch während der Schlichtung bis zum 30. November von niemandem beantragt worden. Das hat sich vielmehr alles im Laufe der Zeit entwickelt. Das hat sich zugespitzt im Mai/Juni. Der Winni Hermann hat es in der Zeitung immer wieder vorgetragen. Das ist alles okay, aber hat bei der Abfassung, bei Beendigung dieser Schlichtung keine Rolle gespielt. Insofern kann man ja über den Stresstest für den Kopfbahnhof reden, aber wir können diese Diskussion nicht im Rahmen dieser Schlichtung führen. Sie können es als Anmerkung für die Zukunft machen, pro futuro, dass es noch gemacht werden kann. Das können Sie ja verlangen und fordern. Aber wir können jetzt nicht über eine Sache reden, die wir hier gar nicht lösen können. Wir können hier nicht definitiv feststellen: Wie viel leistet der Bahnhof? Wir glauben Herrn Hopfenzitz, der ja nun wirklich Erfahrung hat, dass er die Sache so errechnet, aber dann kommt gleich Herr Schnaitmann und sagt, das passt aber nicht ganz mit den Regionalzügen zusammen, und so geht die Sache weiter. Dann sitzen wir heute um 18 Uhr noch hier. Damit bin ich nicht einverstanden.

Jetzt schließen wir mal das Thema ab, wie viel Züge die jeweiligen Bahnhöfe leisten können.

Worauf es heute ankommt, ist: Sind die 49 Züge für den Tiefbahnhof korrekt? Sind die richtig getestet? Ist das in Ordnung? – Das machen wir heute Nachmittag.

Die Wortmeldungen hören überhaupt nicht mehr auf. Irgendwann muss ich Schluss machen. – Herr Schnaitmann!

(Zuruf: Der zieht zurück!)

– Der zieht zurück. – Herr Rivoir!

Martin Rivoir (Projektbefürworter): Der sagt einen Satz oder zwei. Ich widerspreche ungern Herrn Minister Hermann, aber das Stichwort Volksabstimmung ist gefallen. Ich möchte einfach darauf hinweisen: Wenn wir zu einer Volksabstimmung im Herbst kommen, dann stimmen wir nicht über Stuttgart 21 oder K 21 ab, wie Sie das ausgeführt haben, sondern wir stimmen nur über die Beteiligung des Landes an diesem Projekt ab.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also das ist auch bekannt.

Martin Rivoir (Projektbefürworter): Das ist eine Präzisierung. Das ist, glaube ich, unheimlich wichtig, bevor sich etwas festsetzt: also entweder 800 Millionen € Zuschuss durch das Land oder 1 bis 1,5 Milliarden € Schadenersatz durch das Land. Das ist die Frage, um die es geht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Zu diesem Thema kommen wir noch. Aber das hat jetzt nichts mit den Zügen zu tun, die in dem Bahnhof abgewickelt werden.

Herr Bauer hatte sich noch gemeldet. – Bitte schön.

Bernhard Bauer (Projektbefürworter): Herr Geißler, ich habe mich gemeldet, weil es wirklich um einen Faktencheck geht. Deshalb sollten wir uns auch an die Fakten halten. Ich gebe Herrn Palmer recht, und deshalb hätten wir uns die Diskussion sparen können: Ausgangspunkt waren die 37 oder jetzt 38 Züge. Die hat Herr Palmer selbst mit Herrn Hilger in seinem Gutachten am 21. März zugrunde gelegt, in dem sie natürlich dann zum Ergebnis kamen: Stuttgart 21 leistet 49 Züge nicht.

Faktum ist: Basis für die heutigen Ergebnisse waren die 37 Züge plus 30 %, also 49. Das war auch das Ziel, das Sie damals selbst in die Presse getragen hatten: Dieser Bahnhof, also Stuttgart 21, muss 49 Züge erreichen. Das ist die Grundlage. – Nummer eins.

Nummer zwei, weil es zweimal angedeutet worden ist: Sie hatten das verbunden mit der Vereinbarung, dass man am Stresstest beteiligt wird, und Frau Dahlbender hat immer darauf hingewiesen.

Jetzt möchte ich auch noch einmal zu den Fakten kommen. Fakt war – deshalb ist mir das wichtig, dass das auch die Bevölkerung noch einmal hört –: Am Ende der Pressekonferenz, Herr Geißler, als Sie sagten, wir haben vergessen, wer den Stresstest bewertet, hat man ausgeführt – ich zitiere jetzt wörtlich, dann kann jeder darüber denken, wie er will –:

Dr. Kefer: Wir haben uns alle darauf geeinigt, dass diese Schweizer Firma, die eine Fahrplanungsfirma ist, wenn Sie so wollen, dass diese Firma die Ergebnisse untersucht und begutachtet.

Dr. Dahlbender: Ja, das war in der Tat auch für uns, und ich bin dankbar, dass Sie es von sich aus angesprochen haben, Herr Kefer, ein wesentlicher Punkt, uns überhaupt mit diesem Ergebnis zu beschäftigen, dass zugesagt wurde, dass dieses Gutachten dann und die Ergebnisse dieses Stresstests öffentlich gemacht werden.

Dies ist Fakt, belegbar, in der Pressekonferenz, als er sagte: Wir hatten diesen Satz vergessen.

Deshalb, denke ich, sollten wir auch immer, wenn wir von bestimmten Dingen reden, keine Legenden stricken, sondern die Fakten unserer Arbeit zugrunde legen.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir sind jetzt genau an dieser Stelle, dass in der Öffentlichkeit dieses Ergebnis erörtert wird.

Ich gebe jetzt abschließend das Wort Herrn Palmer und Herrn Becker – oder umgekehrt. Mir ist das egal. – Gut. Dann Herr Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich wollte auf Herrn Kefer antworten und auf die

Frage des Gutachterprozesses und der Abwicklung des Auftrags.

Tatsache ist: Den Auftrag hat die Deutsche Bahn erteilt ohne Beteiligung dieses Aktionsbündnisses. Sie hat den Auftrag definiert, und SMA ist der Auftragnehmer. Die Firma SMA bewirbt sich zurzeit z. B. um eine Ausschreibung der Deutschen Bahn für ein neues Fahrplanungsprogramm der DB, und sie möchte gerne diesen Auftrag bekommen.

(Unruhe)

– Entschuldigung! Wieso regt Sie das auf? Das können Sie im Internet nachlesen. Was regt Sie daran auf? Ich schildere eine öffentlich nachlesbare Tatsache. Ich bewerte sie nicht; ich schildere sie im Moment.

(Zuruf: Mit subtilem Unterton!)

Jetzt lassen Sie mich einfach einmal ausführen, worauf ich hinauswill.

Die Firma SMA hat auf ihrer Homepage dargestellt, dass der Geschäftsführer, der zu dem Zeitpunkt im Amt war, als wir SMA als Gutachter akzeptiert haben, sich von der Firma trennen musste – interessanterweise in der Phase, in der es beim Stresstest um die Frage ging, wie die Firma sich dort verhält. Herr Stohler kann nachher die Frage beantworten, ob es da Zusammenhänge gibt, ob möglicherweise ein Streit mit dem Geschäftsführer über das Verständnis von Neutralität zu dieser Trennung beigetragen hat. Ich bin auf diese Antwort jedenfalls sehr gespannt.

Tatsache ist auch, dass es mehrere Hundert Stunden gemeinsamer Besprechungen der Deutschen Bahn mit dem Gutachter gegeben hat, häufig sicher auch von Herrn Leuschel mit Herrn Stohler, wie das genau zu machen ist. Nie wurden wir an solchen Gesprächen beteiligt. Worauf wir hinauswollen, ist nur: Wenn zwei miteinander ein halbes Jahr unter Ausschluss der Öffentlichkeit ein Ergebnis miteinander besprechen, dann im Kleingedruckten viele Hundert Prüfbemerkungen machen, bei denen wir nachher auf das eingehen werden, was alles nicht stimmt, und am Ende eine Summation gezogen wird, durch die der Stresstest bereits drei Wochen, bevor diesen überhaupt jemand zu Gesicht bekommen hat, Journalisten gegenüber als bestanden erklärt wird – das haben Sie, Herr Kefer, gemacht; drei Wochen, bevor irgendjemand etwas veröffentlicht hatte, erklären Sie schon Journalisten: es ist bestanden –, dann ist ein solches Verfahren nicht transparent.

Ich kann nur an Sie appellieren: Wenn wir das gemeinsam machen, dann kann es nicht sein, dass unbestimmte Begriffe, die in zehn Minuten aufgeschrieben und dann herüber- und zurückgereicht werden, wie z. B. anerkannte Standards, allein und einseitig von Ihnen in Absprache mit Ihrem Auftragnehmer ausgelegt werden. Interessanterweise – das weisen wir am Nachmittag nach – wird an jeder einzelnen Weiche, immer, wo die Frage zu klären ist: „Hilft das dem Tiefbahnhof oder nicht?“, die Weiche zugunsten des Tiefbahnhofs genommen. Das sind erstaunliche Vorgänge.

Wenn Sie diesen Bahnhof bauen wollen, sodass diese Stadt ihn akzeptiert, dann müssen Sie von dieser Verfahrensweise Abstand nehmen und gemeinsam mit uns und transparent nachweisen, was der Bahnhof wirklich kann.

Diese Ausführungen am Nachmittag zu unterstreichen, indem ich Ihnen die einzelnen Weichen zeige, wo Sie, ohne jemand zu fragen, immer zugunsten des Bahnhofs abgebogen sind, das ist der Punkt des heutigen Tages, Herr Dr. Kefer.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, das ist Ihre Auffassung, und das werden Sie heute Nachmittag auch darlegen. Da haben Sie völlig recht. Die Frage ist nur, warum Sie das jetzt sagen.

Ich würde doch darum bitten – Sie haben da zwei Behauptungen aufgestellt, was SMA und Herrn Stohler betrifft. Wissen tun Sie gar nichts, sondern Sie stellen einfach eine Frage. Das macht der heutige Journalismus auch ständig. Bei einer Tatsachenbehauptung kommt sofort die einstweilige Verfügung mit 500.000 € Strafe. Das ist ganz klar. Weil man das nicht bezahlen will, heißt es dann: Wir haben nur die Frage gestellt. Aber wenn sie in der Öffentlichkeit die Frage stellen: „Hat XY jemand vergewaltigt?“ oder „Hat er nicht abgeschrieben?“ oder was weiß ich, ohne es beweisen zu können, dann zieht man sich heute aus der Schlinge, indem man sagt: Wir haben nur die Frage gestellt. Das haben Sie gerade auch gemacht.

Wenn Sie eine Behauptung aufstellen, was jetzt Herrn Stohler und SMA anbelangt, dann müssen Sie das auch beweisen und dürfen das nicht als Unterstellung hier in den Raum stellen. Er bekommt jetzt die Beweislast zudiktiert. Er soll beweisen, dass das nicht stimmt, was Sie sagen. In Wirklichkeit müsste die Beweislast aber umgekehrt sein, nämlich dass Sie beweisen, warum Sie diese Frage stellen.

Ich kann nicht zulassen, dass wir in dieser Form jetzt den Gutachter, der von Ihnen vorgeschlagen worden ist, unter Verdacht stellen. Ich muss das ausdrücklich zurückweisen.

(Beifall)

Ich habe die Frage an das Aktionsbündnis: Es sind ja noch drei oder vier Punkte übrig, oder ist das jetzt abgearbeitet? Wir könnten uns doch vielleicht darauf verständigen, dass wir diese Punkte – die hängen ja alle miteinander zusammen, das haben wir jetzt gesehen – heute Nachmittag in der Diskussion miteinander erörtern

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektbefürworterin]: Ja!)

und jetzt nicht bei dem von Ihnen gewünschten Diskussionsteil „Prämissen, Faktencheck“ hier weitermachen, sondern das, was Sie noch diskutieren wollen – das ist alles wichtig genug –, heute Nachmittag behandeln und dass jetzt Herr Dr. Kefer sei-

ne Erläuterung des Stresstests vorträgt. Sind Sie damit einverstanden? – Frau Dahlbender!

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich bin damit einverstanden, möchte aber, da Herr Bauer mich namentlich angesprochen hat, ganz kurz auf sein Zitat eingehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber kurz!

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Das Zitat ist richtig. Ich bestreite das überhaupt nicht. Nur – das sollten Sie mitbedenken –: Meine Aussage ist auf der Basis der Vereinbarung gemacht worden, die wir getroffen haben, dass das Bündnis – bestätigt auch von Herrn Geißler – von Anfang an beteiligt wird. Dann stehe ich auch zu der Aussage. Aber diese Beteiligung ist nicht erfolgt. Sehen Sie es im Zusammenhang, und nehmen Sie es nicht auseinander.

Bernhard Bauer (Projektbefürworter): Diese Vereinbarung ist uns nicht bekannt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Bauer und Frau Dahlbender, wir müssen jetzt die Sache abschließen. Wir haben die Verfahrensdiskussion jetzt bis zum Tezett geführt. Ich könnte auch noch ein paar Sachen dazu sagen. Aber das tue ich jetzt nicht. Auch was Herr Palmer vorhin zur Beteiligungsfrage gesagt hat, ist durchaus ein berechtigtes Problem. Das will ich überhaupt nicht bestreiten. Aber nun haben wir das Problem insoweit gelöst, dass wir gesagt haben, wir versuchen das zu heilen durch eine Verlängerung dieser ganzen Prozedur. So sind wir jetzt am Ende dieser Prozedur beieinander und sollten uns jetzt der Sache zuwenden und nicht mehr dem Verfahren.

Ich erteile das Wort Herrn Kefer. – Bitte schön.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe in meinem Vortrag die schwierige Aufgabe, einem größeren Publikum begreiflich zu machen, was bei einem solchen Stresstest geprüft wird und wie es geprüft wird. Ich werde mich dabei auf den Auftrag, den wir bekommen haben, und die Methodik beschränken und werde die Ergebnisse nur ganz kurz streifen, um Herrn Stohler – –

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Geißler, ich habe eine Frage zum Verfahren. Können wir das dann auch in Form eines Faktenchecks machen, wie wir das vorhin gemacht haben, dass wir immer gleich Fragen stellen können? Denn es bringt ja nichts, wenn Herr Kefer jetzt eine halbe Stunde referiert – das war vorhin Ihr Argument –, sondern wir müssen dazu auch Fragen stellen können. Sie erklären, was Sie unter einem Stresstest verstehen. Das können Sie gerne machen, aber mehr erklären Sie jetzt zunächst einmal nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch, wir hatten uns verständigt, dass

diese Erklärung nur deswegen erfolgen soll, weil die Mehrzahl der Zuschauerinnen und Zuschauer – das habe ich am Anfang gesagt – mit dem Begriff Stresstest nicht so recht etwas anfangen kann.

Das ist ähnlich wie mit der Agenda 2010. Das war auch so ein toller Begriff. Die Mehrheit der Leute hat zwar einigermaßen gewusst, was Agenda ist. Mein Nachbar, der Winzer und Busfahrer ist, hat gesagt: „Was ist denn das eigentlich? Ungefähr weiß ich es.“ Da habe ich gesagt: „Das brauchen Sie gar nicht zu wissen. Das ist eine im Deutschen nicht vorkommende Verbform, ein Gerundivum. Das kommt von agere und heißt ‚ein zu Tuendes‘“. Da hat er gesagt: „Das sehe ich ja ein, dass etwas getan werden muss. Aber warum eigentlich erst im Jahr 2010?“

(Heiterkeit)

Das war die absolut richtige Frage, die kein Mensch in Deutschland gestellt hat, weil alle diesen Begriff angebetet haben.

So geht es möglicherweise auch vielen mit dem Begriff Stresstest. Deswegen haben wir Herrn Kefer gebeten, dass er jetzt völlig unabhängig von der konkreten Situation einmal erklärt, was ein Stresstest ist.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Was er darunter versteht und was die Bahn gemacht hat.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch, jetzt hören Sie ihn doch erst einmal an. Man kann immer etwas lernen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Rockenbauch, um Sie da ein wenig zu beruhigen: Einige von den Folien, die ich zum Auftrag und zur Historie dabei habe, können wir sehr kurz abhandeln, nachdem wir seit zwei Stunden genau über diese Themen diskutieren. Da wäre mein Vorschlag, dass ich an entsprechender Stelle einfach darüber hinwegspringe und wir uns dann auf die wesentlichen Punkte fokussieren.

(Präsentation: „Schlichtung Stuttgart 21 – Stresstest“)

Den Auftrag haben wir jetzt weidlich diskutiert. Ich möchte bloß noch auf eines hinweisen, weil es in der Vergangenheit auch immer wieder diskutiert worden ist. Hier steht, dass sich die Deutsche Bahn verpflichtet, einen Stresstest durchzuführen. Das heißt, die Aufgabenstellung lag auf unserer Seite, und wir haben diese Aufgabenstellung wahrgenommen.

Die Ausgangssituation haben wir auch besprochen. Wir haben uns auf 49 Züge geeinigt, und genau diese 49 Züge waren Gegenstand der Betrachtung.

Dass der Gutachter SMA von allen Beteiligten akzeptiert wurde, haben wir ebenfalls besprochen.

Wesentliches Ziel dieses Stresstestes war, anhand der Simulation festzustellen, welche der fünf in der Schlichtung beschriebenen Maßnahmen – hier sind sie aufgelistet – notwendig würden. Ich gehe nochmals kurz darauf ein.

Erstens war die Rede davon, dass sämtliche Strecken von S 21 bis Wendlingen zusätzlich mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet werden sollen. Wir haben im Stresstest ganz explizit diese konventionelle Leit- und Sicherungstechnik zugrunde gelegt, obwohl – das sage ich auch am Anfang – das nicht notwendig ist, um die erforderliche Kapazität bereitzustellen. Das ginge mit ETCS auch, aber, um hier konservativ zu sein, haben wir das zugrunde gelegt.

Der zweite Punkt war die zweigleisige westliche Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke, die wir damals diskutiert haben und wozu wir schon damals in der Schlichtung gesagt haben: Ja, das ist notwendig.

Drittens ging es um die sogenannte T-Option, die Anbindung der Ferngleise von Zuffenhausen an den neuen Tunnel von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof.

Viertens die zweigleisige und kreuzungsfrei angebundene Wendlinger Kurve.

Und fünftens – wahrscheinlich der wesentliche und größte Punkt – die Erweiterung des Tiefbahnhofs um ein 9. und 10. Gleis.

Das war die Grundlage für den Stresstest.

Die Fragestellung war sehr einfach: Braucht man irgendeine dieser Optionen oder unter Umständen mehrere dieser Optionen, um eine Kapazität von 49 Zügen tatsächlich in dem Bahnknoten fahren zu können?

Wie sind wir dann in der Folge vorgegangen? Wir haben uns – das hat Herr Minister Hermann vorhin angesprochen – darauf geeinigt, keinen produktionsorientierten, sondern einen angebotsorientierten Fahrplan zugrunde zu legen, und haben aufgesetzt auf die 26 Züge, die den Grundtakt des Angebotskonzeptes 2020 des Landes Baden-Württemberg darstellen. Die Anforderungen dort sind definiert von der NVBW, der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg, und entsprechen eins zu eins dem, was in der Schlichtung im vergangenen Jahr von Frau Starke präsentiert und diskutiert worden ist.

Darauf haben wir 15 weitere Züge aufgesetzt, und zwar voraussichtliche Verstärkerzüge für die Spitzenstunde im Jahr 2020. Dort haben wir auch wieder explizit das zugrunde gelegt, was wir von der NVBW aus dem Schreiben vom 11.02.2011 wussten. Das heißt, das, was man dort für die Spitzenstunde erwartet und vorgeschlagen hat, haben wir in dem Stresstest zugrunde gelegt.

Dann haben wir drittens acht zusätzliche Züge eingefügt, um auf die geforderte Anzahl von 49 Zügen zu kommen, und zwar gemäß den zusätzlichen Anforderungen,

die Herr Hermann und wir in dem Schreiben vom 08.06.2011 vereinbart haben und die wir dann ebenfalls in vollem Umfang diesem Stresstest zugrunde gelegt haben.

Das bedeutet, die 49 Züge, über die wir hier reden, sind verankert und dokumentiert in diversen Schreiben, in diversen Absprachen und in diversen Präsentationen, die damals in der Schlichtung gezeigt wurden. Also hier scheidet eine Willkür in irgendeiner Form aus.

Was sind jetzt die Regularien für eine ordnungsgemäße Konstruktion eines Fahrplans? Hier habe ich einmal ganz grundsätzlich das aufgetragen, was wir unter Normpyramide verstehen. Es gibt in Deutschland ein allgemeines Eisenbahngesetz. Dieses ist Grundlage für alles Weitere, was dann anschließend kommt. Die nächste Stufe sind Verordnungen, insbesondere aus dem Verkehrsministerium, in denen Präzisierungen und Handlungsanweisungen beschrieben werden. Hier ist z. B. die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung zu nennen, die EBO, die die Grundlage für den gesamten Verkehr in Deutschland darstellt. Dann gibt es Ausführungsanweisungen, die zum Großteil von der DB Netz AG in den letzten Jahren und Jahrzehnten entwickelt worden sind, und zwar unter Berücksichtigung von Wissenschaft und Hochschulen, aber auch von Bescheiden und Weisungen des Eisenbahn-Bundesamts und der Bundesnetzagentur. Hier sind insbesondere die RiL 402 und die RiL 405 zu nennen – RiL steht für Richtlinie –: Trassenmanagement und Fahrwegkapazität. Bei der RiL 405 haben wir explizit aufgesetzt auf die Ausgabe vom 01.01.2008. Das ist auch die Ausgabe, die Herr Stohler in seinem Gutachten zugrunde legt. Wichtig ist das deswegen, um gleich von vornherein einem etwaigen Eindruck vorzubeugen, dass diese Richtlinie unter Umständen in der jüngeren Vergangenheit verändert worden sein könnte. Das ist nicht der Fall, sondern wir haben auf diese Ausgabe aufgesetzt.

Die Umsetzung der Richtlinien ganz pauschal und generell wird von den Behörden überwacht. Das ist insbesondere dann der Fall, wenn wir beispielsweise in der Gesamtfahrplankonstruktion in Deutschland konfliktäre Interessen unterschiedlicher Eisenbahnverkehrsunternehmen haben, dass also z. B. zwei zum selben Zeitpunkt fahren wollen. Wir versuchen in einer Mediation diesen Konflikt zu lösen. Zu jedem Zeitpunkt kann dann die Bundesnetzagentur angerufen werden und überprüfen, ob wir das, was wir dort getan haben, auch tatsächlich ordnungsgemäß gemacht haben.

Das ist die Basis für die gesamte Simulation, die dem Stresstest hinterliegt. Herr Stohler wird nachher im Detail darauf eingehen, was das in der Umsetzung für die Konstruktion der Fahrplantrassen bedeutet.

Die Erarbeitung des Stresstestes wurde begleitet durch einen Lenkungskreis. Ich spare mir jetzt die einzelnen Punkte. Frau Dahlbender – sie ist jetzt draußen –, das ist das, was wir vorhin diskutiert haben. Wir haben diese Übung nicht im stillen Kämmerlein gemacht. Wir haben insbesondere den Kontakt zum Auditor gesucht, um von vornherein sicherzustellen, dass wir bei unseren Annahmen,

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Auch bestehen!)

die natürlich immer notwendig sind für eine solche Simulation und Fahrplankonstruktion, auf anerkannten Regeln und Standards, Herr Rockenbauch, aufsetzen.

Wenn wir das alles selber angenommen hätten und dann zu einem sehr viel späteren Zeitpunkt von dem Gutachter gesagt bekommen hätten, dass wir an irgendeiner Stelle nicht die richtigen Annahmen getroffen haben, dann hätten wir entweder ein Terminproblem oder ein Nachweisproblem gehabt oder beides. Das wollten wir vermeiden. Daraus abzuleiten, dass sich daraus eine Gemeinsamkeit ergeben hat, die der Neutralität des Gutachters nicht entspricht, ist eine schlichte Unterstellung. Was hier gemacht worden ist, ist: Wir haben dem Gebot der Vernunft Tribut gezollt und nichts anderem.

Jetzt kurz zur Methodik. In einem solchen Prozess müssen fünf Einzelschritte durchlaufen werden.

Zunächst einmal muss die Infrastruktur rechenstechnisch eingerichtet werden. Das heißt, wir bilden die Infrastruktur in einem detaillierten Modell ab. Wir greifen, was die bestehende Infrastruktur anbetrifft, auf große Datenbanken zurück, die wir bei uns in den Systemen hinterlegt haben, die Infrastrukturdatenbank. Wir haben diese Infrastrukturdatenbank ergänzt um die Punkte, die bei Stuttgart 21 gebaut bzw. umgebaut werden sollen. Das heißt – ich sage nachher noch ein paar konkrete Zahlen, was und wie viel dahintersteht –, wir setzen hier auf die reale Infrastruktur auf, so wie sie im Jahr 2020 vorliegen wird.

Der nächste Punkt ist: Es muss normalerweise ein Fahrplankonzept entwickelt werden. Dieses Fahrplankonzept und die Grundlagen dafür habe ich gerade eben dargestellt in den drei Stufen, die dort zugrunde gelegt werden. In einem solchen Fahrplankonzept wird nichts anderes gemacht, als dass man die Zugverbindungen sowie die Abfahrts- und Ankunftszeiten festlegt. Das war das Einzige, was in dem Gutachten vorlag, das kurz vor der Landtagswahl zu dem Ergebnis kam, dass der Bahnknoten nicht funktioniert. Das war das Einzige, was es zu dem damaligen Zeitpunkt gab. Es gab zu dem damaligen Zeitpunkt keine Infrastruktur, es gab keine Konstruktion des Fahrplans, es gab keine Simulation. Damit ist auch klar, was von einem solchen Gutachten zu halten ist.

Der dritte Punkt ist: Es muss ein Fahrplan konstruiert werden. Was wir darunter verstehen, ist rechts daneben beschrieben: In einer Fahrplankonstruktion wird exakt definiert, und zwar bei jeder einzelnen Zugfahrt, zu welchem Zeitpunkt an welchem Ort welcher Zug ist, und zwar unter Berücksichtigung der Fahrdynamik. Die Fahrdynamik besagt, wie schnell ein Zug beschleunigen und wie schnell er abbremsen kann. All das ist wichtig und von Bedeutung für eine solche Simulation. Diese exakte Fahrplankonstruktion ist dann Grundlage für die weiteren Simulationsrechnungen und ist unbedingt erforderlich. Ohne Fahrplankonstruktion lassen sich solche Simulationen nicht durchführen.

Dann kommt als Nächstes die Simulation des Betriebes, wo überprüft wird, was die Auswirkungen von etwaigen Verspätungen einzelner Zugfahrten sind. Auch da gibt es hinterlegt Computerprogramme, die diese Verspätungen simulieren, und zwar nach dem Zufallsprinzip. Es ist also nicht so, dass hier jemand Eingaben tätigt – der eine Zug hat soundso viel Verspätung, der andere Zug hat soundso viel Verspätung –, sondern ein Rechenprogramm simuliert Verspätungen nach dem Zufallsprinzip. Hinterlegt werden bestimmte Betriebsregelungen, die auch in der Realität erfolgen würden durch die Betriebsleitenden. Also auf gut Deutsch: Wir simulieren hier einen Betrieb, aufbauend auf den Gesetzen der Mathematik und auf den Gesetzen von Zufallsgeneratoren.

Der fünfte Punkt ist dann am Ende die Überprüfung all dessen, was wir getan haben, durch einen neutralen, unabhängigen Gutachter, wie wir das hier schon in der Vergangenheit diskutiert haben.

Nun möchte ich gerne zu der Frage kommen, was für Eingaben notwendig sind und wie eine solche Simulation von Zugfahrten erfolgt, und würde mich fokussieren auf die ganz grundsätzliche Darstellung, wie das läuft. Das, was jetzt hier dargestellt wird, müssen Sie sich dann vorstellen als gültig für viele Tausende und Zehntausende Fälle, wo der Betrieb dann rechentechnisch simuliert wird.

Bei der Infrastruktureingabe müssen bestimmte Eingaben kilometergenau im Netz gegeben werden. Was wir hier sehr simplifiziert dargestellt haben, ist ein sogenannter Kreuzungsbahnhof. Ein Kreuzungsbahnhof besteht aus nichts anderem als einer Strecke und einem Ausweichgleis, sodass sich an dieser Stelle zwei Züge begegnen können.

Was man in der Infrastruktur bei einem solchen Kreuzungsbahnhof, bei einer solchen Situation angeben muss, ist zunächst einmal, wie hier unten dargestellt, die Geschwindigkeit, die auf bestimmten Streckenabschnitten gefahren werden darf. Sie können sich vorstellen, dass ein Zug über eine Weiche nicht mit derselben Geschwindigkeit fahren darf wie auf einer offenen Strecke. Das bedeutet, er bekommt zunächst einmal eine Geschwindigkeitsbegrenzung, bei der sehr exakt angegeben werden muss, an welcher Stelle welche Geschwindigkeit gefahren werden darf. Dann kommt als Nächstes ein Vorsignal, das dem Zugführer anzeigt, ob das Hauptsignal Rot oder Grün zeigt. Das bedeutet, er wird mit dem Vorsignal zum Bremsen veranlasst oder eben nicht. Darauf folgt die Annäherungsstrecke an das Hauptsignal. Diese Annäherungsstrecke ist der Weg, den man braucht, um den Zug zum Halten zu bringen. Dann kommt das Hauptsignal und hinter dem Hauptsignal eine Schutzstrecke. Bei dieser Schutzstrecke wird simuliert: Wenn ein Zugführer das Hauptsignal überfährt, bekommt er eine Zwangsbremse. Der Zug bremst dann automatisch und kann innerhalb der Schutzstrecke zum Halten gebracht werden. Wir haben dann zum Schluss, um den Blockabschnitt zu verlassen, eine Zugschlussmeldung. Hier erfolgt eine Information darüber, ob der Zug einen sogenannten Streckenblock – das ist ein Streckenabschnitt – komplett verlassen hat oder nicht. Dann kommt die erste Weiche.

An diesem Beispiel, meine Damen und Herren, sehen Sie ziemlich deutlich, was alles an hinterlagerter Information notwendig ist, um die Infrastruktur so aufzubauen und zu simulieren, dass dann Simulationsrechnungen möglich sind.

Was passiert jetzt im Fahrplan und bei der Simulation? Wir nutzen bei einem solchen Fahrplan und in der Simulation solche hier dargestellten Weg-Zeit-Diagramme. In diesen Weg-Zeit-Diagrammen erfolgt die Verknüpfung des Ortes, an dem sich der Zug bewegt bzw. befindet, mit der Zeit, die dort abläuft. Sie sehen nach unten aufgetragen die Zeit. Das schaut dann in der Realität so aus: Der Zug, der Regionalzug in diesem Fall, kommt von links in die Strecke hinein, fährt auf das Ausweichgleis und bleibt dort stehen. Sie sehen an dem roten Punkt, der sich von links nach rechts bewegt, und an der fallenden Strecke, dass die Zeit fortschreitet. Immer dann, wenn sich dieser rote Punkt nach unten bewegt, schreitet die Zeit fort, und der Punkt bewegt sich in der Wegrichtung gemeinsam mit dem Zug. Der Regionalzug fährt also in den Kreuzungsbahnhof ein und bleibt dort stehen. Dann kommt beispielsweise ein ICE von der Gegenseite und fährt auf dem Hauptgleis durch, und anschließend fährt der Regionalzug aus dem Kreuzungsbahnhof heraus auf die Strecke zurück. Das ist ein ganz normaler Kreuzungsvorgang, wie er, computertechnisch hinterlegt, von uns konstruiert wird.

Jetzt gibt es natürlich den spannenden Fall, dass Verspätungen auftauchen. Verspätungen ergeben sich beispielsweise dadurch, dass der Regionalzug zu spät kommt, um in den Kreuzungsbahnhof einzufahren. Das stellt sich dann im Weg-Zeit-Diagramm durch die rote Linie dar. Der Zug kommt also später, fährt aber genauso in den Kreuzungsbahnhof ein, bleibt dort stehen und wartet. Der ICE wird, obwohl der Zug später gekommen ist, zunächst noch nicht gestört, weil die Verspätung nicht so maßgeblich ist, dass er in irgendeiner Form behindert würde. Dann fährt der Regionalzug wieder aus, und zwar, wenn er die Haltezeit verkürzt, zum ursprünglich geplanten Zeitpunkt. Das heißt, Haltezeitverkürzungen im Bahnhof sind ein sehr probates und oft gebrauchtes Mittel, um Verspätungen aufzufangen. Beide Züge kommen dann links und rechts zu dem Zeitpunkt an, an dem sie fahrplanmäßig ankommen sollen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Kefer, kurze Zwischenfrage: Ist das auch ein probates Mittel, z. B. in der Spitzenstunde, wenn besonders viele Leute aus- und einsteigen, die Haltezeiten zu verkürzen?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Es ist immer dann ein probates Mittel, wenn die fahrplanerischen Haltezeiten lang genug sind, um eine Verkürzung zu erlauben. – Aber, Herr Rockenbauch, wissen Sie, ich habe diese Frage erwartet. Deswegen habe ich auch gleich noch ein Bild dabei, wie lange die tatsächlichen Haltezeiten im Bahnhof sind.

Wir kommen jetzt zu einer zweiten Möglichkeit, Verspätungen aufzufangen. Diese zweite Möglichkeit ist, dass dazu auch der Abbau von Fahrzeitüberschüssen auf der Strecke verwendet werden kann. Der Regionalzug kommt hier wieder mit einer Ver-

spätung an, fährt also verspätet in den Kreuzungsbahnhof ein. Der ICE kann wieder ungehindert durchfahren. Aber jetzt nehmen wir an, dass es nicht gelingt, die Haltezeit zu verkürzen, sondern dass der Zug länger stehen bleibt. Wenn dies der Fall ist, fährt der Regionalzug verspätet aus, nutzt aber auf der Strecke den, so vorhanden, Fahrzeitpuffer, um am Ende wieder zu dem richtigen Zeitpunkt an der richtigen Stelle zu sein. Diese Fahrzeitpuffer sind fahrplanerisch hinterlegt.

Ich habe also, wenn ich nicht schnell genug aus dem Kreuzungsbahnhof herauskomme, Verspätungen wettzumachen, nämlich dadurch, dass der Zug schlichtweg ein bisschen schneller fährt und damit Fahrzeitpuffer, die er hat, nutzt. Fahrzeitpuffer sind daher ebenfalls ein probates Mittel und ergeben sich durch Regel- und Bauzuschläge sowie Fahrplangegebenheiten. Dazu kommen wir später auch noch. Sie, Herr Rockenbauch, stellen wahrscheinlich dann zu Recht die Frage: Sind solche Fahrzeitpuffer beinhaltet oder nicht? Die Antwort lautet: Jawohl, sie sind beinhaltet, weil nämlich ein Fahrplan zunächst einmal konfliktfrei konstruiert wird und solche Fahrplanpuffer immer mit einkalkuliert werden.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Auch Baustellen?)

– Baustellen beispielsweise über Regelzuschläge.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Hier nicht! Bei Ihnen nicht!)

– Okay, wenn Sie das besser wissen. Dazu wird Herr Stohler nachher Stellung nehmen.

Wenn jetzt Fahrzeitabweichungen oder Fahrplanabweichungen größer sind, dann können sich Auswirkungen auf andere Züge ergeben. Angenommen, der Regionalzug kommt wieder verspätet an, aber er ist so stark verspätet, dass er den ICE blockiert. Dann muss der ICE, wie hier dargestellt, stehen bleiben, und zwar so lange, bis der Regionalzug im Ausweichgleis ist, und kann erst dann weiterfahren. Das heißt, er wird verzögert, die Kurve knickt nach unten ab, und er hat dann wieder die Möglichkeit, über Fahrzeitzuschläge und Regelpuffer Fahrzeit aufzuholen, sodass er wieder zum richtigen Zeitpunkt den Kontrollraum verlässt.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Kurze Zwischenfrage, Herr Kefer: In der Regel sind ja die Regionalzüge pünktlich, und der ICE hat Verspätung. Haben Sie das auch simuliert?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das ist natürlich simuliert worden. Weil diese Programme nach dem Zufallsprinzip nicht unterscheiden, habe ich jetzt Regionalzüge, ICEs oder irgendwelche anderen Züge. Auch diese Fälle sind selbstverständlich betrachtet worden. Mir geht es hier nicht darum, alle Fälle darzustellen, sondern exemplarisch darzustellen, was bei dieser Simulation passiert.

Der ICE fährt also nach einem Halt weiter, was ihn verspätet, und holt dann wieder

auf unter Nutzung von Fahrzeitpuffern, die er auf der Strecke hat. Auch hier – darauf komme ich gleich noch einmal – kann es natürlich sein, dass diese Fahrzeitpuffer nicht ausreichen, und dann hätten wir weitere Folgeverspätungen im System. All dies wird übrigens im System abgebildet. Der Regionalzug fährt dann ebenfalls mit einer Verspätung aus dem Kreuzungsbahnhof aus und erreicht unter Nutzung der Regelzuschläge dann zum richtigen Zeitpunkt das Ende des Kontrollraums. Beide Züge wären in einem solchen Fall wieder pünktlich.

Aber es können sich natürlich, wenn die Regelzuschläge nicht ausreichen, daraus Folgeverspätungen für weitere Züge ergeben, die hinterlegt sind. All dies simuliert das System insgesamt unter Berücksichtigung der Gesetzmäßigkeiten, die ich gerade dargestellt habe.

Man braucht also diesen exakten Fahrplan, um auf der einen Seite genau zu sagen, zu welchem Zeitpunkt welcher Zug an welcher Stelle ist, und um auf der anderen Seite vorher exakt festzulegen, welche Regelzuschläge und welche Bauzuschläge in den einzelnen Strecken enthalten sind, und um festzulegen, was die Normalhaltezeiten nach Fahrplan sind.

Dr. Christoph Engelhardt (Projektgegner): Herr Dr. Kefer, Entschuldigung. Darf ich eine Zwischenfrage stellen? Was passiert, wenn der Regionalzug auf der Strecke vor der Verzweigung liegen bleibt oder wenn das Signal, das ihn anhalten soll, ausfällt?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Solche Fälle werden wie in der Realität reflektiert. Wenn der Regionalzug beispielsweise aus eigener Kraft nicht weiterfahren kann, wird er herausgezogen oder der ICE fährt auf das Abstellgleis oder der Regionalzug wird auf das Abstellgleis gefahren. Das ist im Ermessen der Fahrdienstleiter, die dann spontan in der jeweiligen Situation entscheiden.

Dr. Christoph Engelhardt (Projektgegner): Aber das hat dann natürlich erhebliche Auswirkungen für den weiteren Verkehr im Umkreis.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Selbstverständlich.

Jetzt, Herr Rockenbauch, zu der Frage: Können denn tatsächlich Verspätungen durch die Haltezeit abgebaut werden? Wir haben hier aufgetragen, wie viele Züge in der Spitzenstunde – hier reden wir nur vom Regionalverkehr – wie lange Haltezeiten haben. Sie sehen hier, dass die mittlere Haltezeit sämtlicher Züge im Hauptbahnhof gemäß Fahrplankonstruktion nahezu fünf Minuten beträgt, dass nur zwei Zugfahrten eine Mindesthaltezeit von zwei Minuten haben – auch das wird übrigens fahrplantechnisch simuliert und berücksichtigt, dass das verspätungsanfälliger ist und nicht zum Abbau irgendwelcher Haltezeitverkürzungen stattfindet – und dass es teilweise durchaus Haltezeiten gibt, die deutlich darüber – bei sieben, acht, neun, zehn und elf Minuten – liegen. Es kann also überhaupt keine Rede davon sein, dass hier im Hauptbahnhof ein Fahrplan hinterlegt ist, der lediglich Mindesthaltezeiten beinhalten würde, sondern hinterlegt sind durch fahrplantechnische und andere Gegebenheiten

erheblich längere Haltezeiten.

Noch ein anderes Aviso, weil das immer so schön in die Diskussion gebracht wurde: Kein Zug fährt ab, bevor nicht alle Fahrgäste drin sind. Also der konstruierte Fall, dass jemand etwas länger zum Einsteigen braucht, weil er viel Gepäck hat oder weil er nicht mehr so gut zu Fuß ist, wird ebenfalls berücksichtigt. Das führt dann, wenn es ein Zug ist, bei dem nur eine Mindesthaltezeit geplant ist, zu entsprechenden Verspätungen, die anschließend im System wieder simuliert werden. Das bedeutet, wir brauchen hier keine Diskussion darüber zu führen, ob Mindesthaltezeiten eine große Rolle spielen. Die Antwort ist hier klar gegeben: Sie spielen keine große Rolle.

Dr. Christoph Engelhardt (Projektgegner): Herr Dr. Kefer, Sie haben gesagt, kein Zug fährt weiter, bevor nicht alle eingestiegen sind. Wie wird das in der Simulation berücksichtigt?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Indem stochastisch entsprechende Verspätungen simuliert werden bzw. indem in solchen Fällen schlichtweg davon ausgegangen wird, dass solche Halte nicht zum Abbau von Verspätungen beitragen, sondern dass dort weitere Verspätungen aufgebaut werden.

Gerd Hickmann (Projektgegner): Herr Dr. Kefer, es ist doch richtig, dass in Ihrem Simulationsmodell die Mindesthaltezeiten im Verspätungsfall auch unter die 2 Minuten auf 90 Sekunden gekürzt wurden.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das ist richtig. Darauf wird Herr Stohler noch eingehen. Das kann so sein in bestimmten einzelnen Fällen, aber das sind Dinge, die auch schlichtweg dem Zufallsprinzip unterliegen.

Wir haben die Betriebssimulation unter den gerade genannten Randbedingungen in sechs Monaten durchgeführt. Um Ihnen einfach einen Begriff davon zu geben, wie viel Aufwand das bedeutet: Wir haben in diesen sechs Monaten mit zwölf Leuten permanent an der Simulation gearbeitet. Wir haben über 10.000 Stunden investiert, um das alles hinzubekommen. Herr Stohler, ich habe gehört, dass es bei der SMA noch einmal 3.000 Stunden waren, um alle Prüfungen durchzuführen. Somit stecken in dieser Simulation insgesamt rund 15.000 Ingenieurstunden. Das muss man einfach sehen.

Rechentechisch hinterlegt ist die komplette Infrastruktur des Bahnknotens Stuttgart 21 mit insgesamt 5.400 Haupt- und Vorsignalen, 2.500 Weichen und 360 Stationen. Der Betrachtungsraum umfasst eine Gleislänge von insgesamt ca. 1.800 km. Sie sehen hier angegeben die Städte, bis zu denen dieser Raum reicht.

Die Kennzahlen der Betriebssimulation sind: Wir haben 20 unterschiedliche Zugtypen simuliert mit ihren jeweiligen Anfahr- und Abfahrtskurven, wir haben insgesamt 760 Zugfahrten im Betrachtungszeitraum gehabt, ca. 10.000 Haltevorgänge je Simulationslauf und ca. 140.000 eingebrachte Störfälle durch Verspätungen in einer

großen Bandbreite, um zu statistisch gesicherten Ergebnissen zu gelangen. Insgesamt sind 100 Tage hintereinander durchsimuliert worden mit dieser Gesetzmäßigkeit. In dieser Zeit sind jeweils vier Stunden betrachtet worden, um exakt zu sehen, wie sich einzelne Verspätungen auf Zugfahrten auswirken.

Was sind nun die Ergebnisse? Da will ich Herrn Stohler nicht vorgreifen. Deswegen mache ich das ganz kurz.

Wir haben 49 Zughalte in der Spitzenstunde nachgewiesen. Das Ergebnis ist erstellt. Wir haben die Betriebsqualität dokumentiert, und wir haben die benötigten Infrastrukturoptionen bewertet und das weitergegeben zum Testat durch die SMA.

Herauskommt im Überblick, dass wir in den Zulaufstrecken und in den Ablaufstrecken einen ganz leichten Aufbau an Gesamtverspätung haben und dass insbesondere der Stuttgarter Hauptbahnhof massiv zum Abbau von Verspätungen beiträgt, so dass der Bahnknoten insgesamt Verspätungen abbaut.

Wir haben in der Infrastruktur festgestellt, dass die konservative Basis für unsere Betrachtungen – ich habe es vorhin gesagt – die konventionelle Leit- und Sicherungstechnik ist. Die zweigleisige westliche Anbindung des Flughafens an die Neubaustrecke, die wir damals bereits diskutiert und bestätigt haben, ist erforderlich. Der Rest ist nicht erforderlich, um die 49 Züge abzuwickeln.

Damit komme ich zur Zusammenfassung. Wir haben den Auftrag gemäß Schlichterspruch ausgeführt. Wir haben die Infrastruktur computertechnisch abgebildet. Wir haben den Fahrplan nach Vorgaben der alten und der neuen Landesregierung konstruiert und eine Simulation des Betriebes durchgeführt.

Der Stresstest wurde durch den Lenkungskreis begleitet in enger Abstimmung mit dem Land und unter Einbindung des Gutachters. Wir haben vorhin diskutiert, dass die Einbindung des Aktionsbündnisses zu einem frühen Zeitpunkt wahrscheinlich noch etwas ausführlicher hätte erfolgen können.

Wir haben den Nachweis geführt auf Basis anerkannter eisenbahntechnischer Standards. Aber auch dazu wird Herr Stohler – dafür haben wir einen Gutachter – nachher noch berichten.

Damit haben wir seitens DB alle Voraussetzungen für ein Testat von SMA bereitgestellt, und das, wie ich eingangs sagte, innerhalb des avisierten Zeitraums von einem halben Jahr.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit, meine Damen und Herren.

(Beifall)

Moderator Winfried Hermann: Vielen Dank, Herr Dr. Kefer.

Ich darf in Abwesenheit von Herrn Geißler die Moderation übernehmen. Ich würde vorschlagen, dass wir jetzt nicht weiter diskutieren, sondern jetzt die Mittagspause machen. Denn ich glaube, wenn wir jetzt Fragen stellen – das sind ja am Schluss schon bewertende Aussagen gewesen –, dann sind wir gleich in der Debatte des Nachmittags. – Ich sehe breite Zustimmung mit Ausnahme der Opposition.

Herr Hauk, bitte schön.

Peter Hauk (Projektbefürworter): Hier in diesem Raum gibt es, wenn überhaupt, nur eine Opposition, Herr Minister Hermann.

Ich habe nur eine Frage, die gar nicht werten will. Ich möchte fragen, in welchem Umfang die neue Landesregierung bei der Erstellung der Simulation im Detail eingebunden war.

Moderator Winfried Hermann: Dazu gebe ich gerne Herrn Hickmann das Wort, der daran im Namen der Landesregierung beteiligt war. – Herr Hickmann, bitte.

Gerd Hickmann (Projektgegner): Wie Herr Minister Hermann ausgeführt hat, sind wir erst zu einem sehr späten Zeitpunkt zu diesem Lenkungskreis dazugestoßen

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Würden Sie das präzisieren?)

– Ende Mai

(Zuruf: 19.05.!)

nach der Regierungsbildung – und haben dann in einem sehr schnellen Prozess die Umsteuerung in die Wege geleitet, die Rückkehr zu der Angebotskonzeption 2020 des Landes, wie sie in der Schlichtung vorgestellt wurde.

Dadurch musste im Anschluss daran der Prozess so beschleunigt werden, dass die konkrete Fahrplankonstruktion, d. h. die Festlegung, welcher konkrete Fahrplan in die Simulation eingeht, nicht mehr mit dem Land abgestimmt wurde. Wir haben nur die Kriterien vorgegeben, aber das Endprodukt des Fahrplans haben wir erst am 30. Juni mit den Ergebnissen übermittelt bekommen. Im Detail wurde es nicht mehr mit dem Land abgestimmt.

(Zuruf: Bis heute unvollständig übermittelt bekommen!)

Moderator Winfried Hermann: Darf ich jetzt nicht als Moderator, sondern als Regierungsmitglied sagen: In der Kürze der Zeit waren detaillierte Absprachen nicht möglich. Es gab einen Briefwechsel mit Herrn Dr. Kefer, weil wir klar die fünf Kriterien des Landes, zu denen ich heute Nachmittag vielleicht noch etwas sagen kann, umgesetzt sehen wollten. Herr Dr. Kefer hat das zweimal schriftlich bestätigt mit der Radio-Eriwan-Antwort: „Im Prinzip ja. Wir stimmen mit Ihren fünf Kriterien überein, aber nicht in allen Details.“ So – da werden Sie mir, glaube ich, zustimmen – haben wir

das dann ungefähr besprochen. Mehr war da nicht möglich.

Ich wollte genau das vermeiden, dass jetzt die Debatten anfangen, die wir eigentlich am Nachmittag führen sollten. Deswegen würde ich vorschlagen: Das ist die definitiv letzte Frage. Ich habe nämlich vorhin ein breites zustimmendes Nicken zur Mittagspause gesehen.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich möchte Herrn Hauk nur darauf aufmerksam machen, dass wir hier nicht im Landtag sind.

Moderator Winfried Hermann: Vielen Dank, Herr Stocker. Das wäre eigentlich meine Aufgabe gewesen. Aber da ich selber schon etwas spöttisch in die Runde geworfen habe, hat Herr Hauk das aufgegriffen. Ich glaube, wenn wir dieses Spiel nicht fortsetzen, werden Sie zufrieden sein.

Ich schlage vor, dass wir – mit Ihrem Einverständnis – jetzt eine halbe Stunde Pause machen. Viertel nach eins geht es weiter. Wir beginnen dann mit der Präsentation durch Herrn Stohler von SMA.

Ich wünsche eine schöne Pause.

(Unterbrechung der Sitzung: 12:46 Uhr)

(Wiederaufnahme der Sitzung: 13:39 Uhr)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich darf die Sitzung wieder eröffnen und gebe Herrn Stohler, dem Präsidenten der SMA, das Wort. – Ich darf noch um etwas Geduld bitten, auch die Fernsehzuschauerinnen und -zuschauer. Wir wollen das ja richtig dokumentieren, damit es auch verständlich ist. Deswegen müssen die technischen Voraussetzungen noch komplettiert werden.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Ich glaube, wir könnten uns den ganzen Stress sparen, wenn wir hier K 21 machen!)

Werner Stohler (SMA): Meine sehr verehrten Damen und Herren, sehr geehrter Herr Dr. Geißler! Es bewahrheitet sich hie und da ein Sprichwort in etwas abgewandelter Form: Hinter jedem Sprecher steckt ein starkes Team.

Meine sehr verehrten Damen und Herren hier im Saal und zu Hause! Erlauben Sie mir zwei, drei einleitende Bemerkungen, insbesondere auch an die Vertreter der Medien. Wir haben festgestellt, dass ein enormes Medieninteresse auch an unserer Firma vorhanden war. Ich sage es jetzt einfach ein bisschen ungeschützt: Ein bisschen im Stress waren wir natürlich zum Ende des Stresstestes, und wir mussten wirklich unsere Kräfte auf unsere Aufgabe konzentrieren. Das hat dann dazu geführt, dass wir sehr zurückhaltend waren im Errichten eines Auskunftsdienstes. Uns war nur wirklich wichtig, dass wir den heutigen Tag erreichen, und diesen haben wir ja bislang ganz gut erreicht.

(Präsentation: „Audit zur Betriebsqualitätsprüfung Stuttgart 21“)

Damit jetzt ein paar Dinge nachgeholt werden, die ich in Firmenporträts oder in Interviews nicht gesagt habe, mache ich eine ganz kurze Vorstellung der SMA, wer sie ist und wie sie lebt. Verstehen Sie das jetzt nicht als Bandenwerbung, wie sie in schlechteren Fernsehveranstaltungen permanent vorkommt, sondern entnehmen Sie dieser ersten Folie: Wir sind ein unabhängiges Unternehmen. Das Unternehmen gehört den Leuten, die in der Firma arbeiten. Wir sind, seit wir uns selber gegründet haben, der Objektivität und der Neutralität verpflichtet.

Dass wir in Verkehrs- und Betriebsplanung tätig sind, dass wir ein eigenes Fahrplanerstellungssystem entwickelt haben, dass wir, wie Herr Palmer gesagt hat, auch der Deutschen Bahn gerne verkaufen, versteht sich von selbst.

Unsere Firma zerfällt in zwei Teile, zwei Säulen: Das eine sind die Planer, das andere sind die IT-Leute, die eben derartige IT-Lösungen entwickeln.

Zu den Kennzahlen: Am Ende des Jahres sind wir bei etwas über 50 Mitarbeitern, und der Umsatz von 10 Millionen Schweizer Franken geht dann etwas zurück, nämlich etwa in der Proportion, wie sich der Euro im Moment gegenüber dem Schweizer Franken entwertet.

Jede Firma hat irgendwo eine Wandtafel, auf der die Mitarbeiter mit ein paar Punkten einzeichnen, wo sie ihre Projekte abwickeln. Ich glaube, ich muss das hier nicht weiter kommentieren. Unsere Kunden liegen in Europa. Zwischen Lissabon und Helsinki finden wir da viele rote und schwarze Punkte.

Ich möchte darauf nicht im Einzelnen eingehen und komme jetzt zu unserem Hauptteil, nämlich zu der Frage, wie wir unser Audit erstellt haben.

Die Arbeit erfolgte in drei Modulen. Das erste Modul war die Mitarbeit an der Erstellung des Simulationsinputs, der sogenannten Fahrplanarbeit. Ich werde im Einzelnen noch ein bisschen darauf zurückkommen. Diese Fahrplanarbeit ist keine kleine Nummer. Sie ist im Grunde genommen seit etwa zweieinhalb Jahren im Gange. Bei einer derartigen Neuanlage kommt man wahrscheinlich nicht in kürzeren Zeiträumen über die Runde, um ein derartiges Gebilde fahrplanmäßig neu zu bearbeiten. Der Fahrplan ist eine gemeinsame Absprache der Projektpartner und ein Input in den Simulationsprozess.

Das zweite Modul ist das eigentliche technische Audit dieses Simulationsprozesses, also der Instrumente, die man eingesetzt hat, der Verfahren, der Daten.

Das dritte und letzte Modul ist eine fachliche Bewertung und Testierung dessen, was die Deutsche Bahn im Rahmen dieser Simulation geleistet hat.

Zu unserem Verständnis des Schlichterspruches – er ist ja schon mehrmals zitiert

worden – lesen Sie nur das Fettgedruckte am Ende dieser Folie:

SMA hat ihren Auftrag zum Audit des Stresstestes im Geiste des Schlichters und zuhanden der Öffentlichkeit verstanden und bearbeitet.

Das war unser Motto während dieser sechsmonatigen Arbeit.

Was ist ein eisenbahnbetriebswissenschaftlicher Stresstest? Herr Dr. Geißler hat es schon erwähnt: Der Begriff Stresstest ist in letzter Zeit arg gestresst worden. Es gibt jetzt Stresstests für Banken und für Atomkraftwerke – auch schon für Regierungen, habe ich mir sagen lassen. Ich werde von diesem Wort in Zukunft Abschied nehmen und das als eisenbahnbetriebswissenschaftliche Simulation benennen und darstellen, auch wenn das Wort ein bisschen lang ist.

Warum macht man eigentlich Simulationen? Herr Dr. Kefer hat schon sehr präzise erläutert, was eine Eisenbahnsimulation ist. Ich versuche es noch einmal in ganz anderen Worten und in einem etwas größeren Zusammenhang.

Wenn Sie etwas Großes in die Welt stellen wollen, dann gibt es hie und da die Möglichkeit, die Funktionalität zu überprüfen, also quasi einen Eins-zu-eins-Versuch zu machen. Wenn Sie ein großes Brückenbauwerk vorhaben, dann können Sie das bauen, und am Ende der Bauzeit schicken Sie, wenn es eine Eisenbahnbrücke ist, zehn schwere Loks drauf, oder bei einer Autobahnbrücke schicken Sie ein paar Armeepanzer drauf, und dann können Sie messen, ob sich die Brücke richtig verhält, also ob sie sich so viel einbiegt, wie die Berechnung vorausgesagt hat.

Das können Sie mit einem Fahrplan nicht machen. Man kann nicht ein Riesenbauwerk wie Stuttgart 21 bauen und dann hinterher sagen: Jetzt versuchen wir, ein bisschen Fahrplan zu spielen, und schauen, ob das funktioniert.

Was macht man also mit den heutigen technischen Mitteln? Man versucht, ein Modell zu bauen. Weil ich aus der Baubranche in diese mehr operationellen Probleme hineingewachsen bin, habe ich gelernt, dass man Modellversuche machen kann. Man kann z. B. ein Bauwerk im Maßstab eins zu irgendetwas konstruieren und daran Versuche machen. Auf unseren Fall übertragen: Man könnte sich vorstellen, eine große Modelleisenbahn zu bauen im Maßstab 1 : 100. Da würde Märklin in Göppingen sicher Freude haben, das ganze Material zu liefern. Aber Sie kommen dann irgendwo an die Grenzen, weil die Dimension unseres Untersuchungsraumes etwa 100 km beträgt, also beim Maßstab 1 : 100 wäre das 1 km. Da müssen Sie eine große Scheune finden, um diese Modelleisenbahn aufzubauen. Wenn Sie das im Maßstab 1 : 1.000 machen möchten, brauchen Sie zwar weniger Platz, aber die Züge sind dann so klein, dass Sie mit diesen nichts mehr machen können, weil sie gar nicht fahren können.

Auf diese Art und Weise kommt man zu einer sogenannten Computersimulation, wie sie Herr Dr. Kefer vor der Pause erläutert hat. Ich brauche dazu nicht sehr viel mehr

zu sagen. Lesen Sie vielleicht noch den letzten Satz. In dieser Computersimulation werden ja unendlich viele Störeinflüsse per Zufallsgenerator in das Modell hineingeschossen, und dann wir mit ihnen weitergerechnet. Mit anderen Worten: Das Modell kennt gute und schlechte Tage, und wir arbeiten in der Zukunft nur noch mit Durchschnittswerten. Aber diese Durchschnittswerte sind so klein, dass man sich kaum etwas darunter vorstellen kann. Das ist so, wie wenn der Dow Jones 1 % sinkt. 1 % ist nicht viel, aber dahinter stehen Milliarden oder Billionen von Vermögenswerten. Wir charakterisieren hier einen Zustand mit sehr kleinen Größen, der aber recht große Auswirkungen hat.

Der Untersuchungsraum – Herr Kefer hat es schon gesagt – wird begrenzt durch die Orte, die ich jetzt nicht im Einzelnen aufzählen möchte. Er ist sehr groß. Diese Simulation geschieht nun so, dass die Züge an einem dieser grünen Punkte in den Untersuchungsraum einbrechen. Wir nennen das „einbrechen“, ohne dass schlechte Absichten damit verbunden sind. An diesen Eingangspforten zum Modell werden die Züge mit Verspätungen behaftet, wie man sie in der üblichen Betriebsabwicklung kennt. Das Simulationsmodell umfasst 100 verschiedene Tage. An jeder Eingangspforte gibt es eine sogenannte Verteilung der Verspätungen. Im Durchschnitt sind das vielleicht – ich weiß nicht – 3 ½ Minuten. Aber da gibt es natürlich Tage, an denen die Züge pünktlich ankommen – das soll es auch geben, das wollen wir nicht negieren –, dann gibt es die kleinen Verspätungen, und dann gibt es immer auch Ausreißer nach oben mit recht kräftigen Verspätungen.

Auch wenn ich jetzt das Ergebnis etwas vorwegnehme, möchte ich Ihnen einmal einen derart verspäteten Zug zeigen. Der Zug 40002 ist ein ganz übler Bursche; das ist einer der schlechtesten unter diesen 100 Simulationsfällen. Er kommt mit 15 Minuten Verspätung aus Tübingen und fährt Richtung Wendlingen. Wie es halt geschieht – ein Unglück kommt selten allein –: Er fährt in unserem Modell auf einen langsam fahrenden Zug auf und hat dann im Maximum etwa 25 Minuten Verspätung. Die schleppt er dann bis in den Stuttgarter Hauptbahnhof hinein, und – oh Glück! – dieser Zug hat eine Aufenthaltsdauer von etwas über elf Minuten. Weil dann das Modell zurückgeht auf eine Mindesthaltezeit von – was sind das in der Spitzenzeit? – zwei Minuten – ich weiß es nicht auswendig, meine Kollegen könnten das genau sagen –, kann er im Hauptbahnhof einen Teil seiner Verspätung abbauen. Er fährt dann los.

Dazu habe ich hier sogar Texte. Ich wiederhole schnell: Er ist aufgefahren auf einen IRE von Tübingen nach Heilbronn, kriegt weitere fünf Minuten Verspätung. Dann hat er das Maximum erreicht, kann in Stuttgart neun Minuten Verspätung abbauen, fährt weiter und dann wiederum auf, und zwar auf einen Güterzug – oh Elend! –, später fährt er nochmals auf einen Güterzug auf, und – jetzt passen Sie auf – jetzt kriegt er hier nochmals eine Verspätung. Das ist ein typischer Vorfall, wie er im Modell laufend vorkommt aus irgendwelchen Gründen: Eine ältere Dame – oder auch eine jüngere – macht irgendetwas, was dem Zug nochmals drei Minuten Verspätung einbringt. Das wollte der Zufall in unserem Modell, aber diese drei Minuten kann der Zug über seine Reserven bis Aalen wieder abbauen. – Das ist jetzt ein ganz übler Kerl. In der Regel fahren die Züge pünktlicher. Das ist die Situation an einem dieser 100 Simulationsta-

ge.

Wenn jetzt der Zug mit 15 Minuten Verspätung an einem anderen Tag kommt, dann sieht das Diagramm ganz anders aus. Es sieht theoretisch besser aus, ist es aber nicht, denn der Maßstab ist automatisch nachgesetzt. Er fährt jetzt auf einen verspäteten IRE auf. Jetzt hat plötzlich der andere Zug auch ein bisschen Verspätung bekommen. Er kommt mit noch größerer Verspätung nach Stuttgart. Die Verspätung baut sich da laufend auf. Er hat dann wieder die Chance, dank seiner großen Aufenthaltszeit in Stuttgart Verspätung abzubauen. Er geht dann mit 20 Minuten Verspätung auf seine Reise nach Aalen, kann einen Teil dieser Verspätung wieder abbauen und kommt mit ein paar Minuten mehr Verspätung als bei seiner Abgangsverspätung in Tübingen dann am Ende des Simulationsraums an.

So müssen Sie sich eine derartige Simulation vorstellen. Da gibt es gute Tage und schlechte Tage. Die sind so verteilt, wie es sich aus den Beobachtungen des Eisenbahnbetriebs in Deutschland ergibt. Die Verspätung ist ja ein Phänomen, das man nur subjektiv empfindet, wenn es tatsächlich geschieht. Die Presse berichtet ja nicht von 98 guten Tagen, sondern nur von den zwei Tagen, an denen es Verspätungen gibt. Aber unsere Resultate bauen natürlich auf Durchschnittswerten auf.

Zwei, drei Wiederholungen zum Umfang der Simulation. Herr Dr. Kefer hat es auch schon gesagt: Es sind riesige Datenmengen, die in ein derartiges Simulationsmodell eingehen. Die Zahlen sind, glaube ich, schon genannt. Wenn Sie sich vorstellen, dass wir pro Simulationsdurchlauf etwa 10.000 Halte haben, von denen wir dann prüfen sollten, ob alle die Minimalhaltezeit eingehalten haben, das mal 100, dann gibt das eine ganz beträchtliche Datenmenge.

Zwei, drei Worte zum Fahrplan. Ich habe schon gesagt: Die Erarbeitung eines Fahrplans ist eine große Nummer. Er wird dann dargestellt in Form einer sogenannten Netzgrafik. Jeder von diesen Strichen – vielleicht können Sie das von hinten auch noch sehen – ist ein Zug, der einmal pro Stunde verkehrt. Das Ganze wird als Taktssystem aufgebaut. Von jedem Zug ist an jedem Haltepunkt die Ankunfts- und die Abfahrtsminute festgehalten. Weil Stuttgart nicht auf irgendeiner Insel der Seligen liegt, sondern hier Züge des Fernverkehrs vorbeikommen, sind diese Planungen zusammen mit den Planern des DB Fernverkehrs auf die Minute genau abgestimmt zwischen Hamburg und Flensburg und dem Rhein-Ruhr-Gebiet und weiter nach München und nach Basel. Da sind die internationalen Abstimmungen drin, soweit sie auf zehn Jahre im Voraus schon zu vereinbaren sind. Ganz salopp formuliert: Wenn Sie diese Minuten in Baden-Württemberg anschauen und das ins Ausland verlängern, kommen Sie sogar auf die Abfahrtsminute des TGV in Paris, wenn Sie die genaue Fahrzeit kennen.

Das ist eine riesige Koordinationsarbeit, um den weitläufigen Fernverkehr richtig in den Griff zu bekommen und dann den mengenmäßig sehr viel größeren Regional- und Nahverkehr in dem Raum um Stuttgart, den wir hier bearbeitet haben, gegenseitig so zu koordinieren, dass Sie überhaupt ein Fahrplankonzept haben, das Sie dann

in eine Simulation eingeben können. Denn Sie können Verspätungen ja nur feststellen, wenn Sie zuerst genau wissen, wann Sie fahren wollen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Kurz eine Frage zu dem Fahrplan. An diesem Fahrplan haben Sie jetzt mitgearbeitet, also der ist mit Ihnen zusammen erstellt worden?

Werner Stohler (SMA): Wir waren als Koordinatoren dabei. Der Fahrplan ist vom Prinzip her eine Zielvereinbarung derjenigen, die Züge auf diesem Netz bestellen.

Der Fernverkehr hat seine Ziele, wie er im Jahr 2020 und darüber hinaus in etwa – das ist schon ziemlich minutengenau – fahren möchte, und ebenso hat das bestellende Land Baden-Württemberg klare Vorstellungen, was es im Laufe der Zeit an Nahverkehr bestellen und natürlich auch finanzieren will, denn beides hängt direkt miteinander zusammen.

Sie haben ja gehört, dass es im Laufe des Stresstests – jetzt habe ich den Begriff doch wieder verwendet – zu einem Regierungswechsel gekommen ist. Dann ist natürlich ein Teil unseres Begleitorgans mit neuen Personen besetzt worden. Herr Hickmann war dann der Delegationsleiter, und er hat uns, quasi kurz bevor wir schon in der Zielgeraden waren, zusätzliche Kriterien mitgegeben, wie der Fahrplan denn aufzubauen sei.

Jetzt muss ich diesen Fahrplan noch einmal ein bisschen spezifizieren. Es gab immer, zu jeder Zeit, ein Grundgerüst, das landesweit stimmt und in Stuttgart so eine Normalstunde mit 26 Ankünften darstellt. Das ist in etwa das Mengengerüst, das Baden-Württemberg im Sinn hat zu bestellen, wenn der Bahnhof einmal gebaut sein wird.

Die sagenhaften 49 Züge setzen sich ja im Wesentlichen aus Spitzenstundenzügen zusammen, die zusätzlich zum vertakteten Verkehr, der eben den ganzen Tag verkehrt, in den Spitzenstunden hineingeworfen werden, um die große Menge der Fahrgäste nach Stuttgart zu bringen, die hauptsächlich in Stuttgart den Arbeitstag verbringen und abends wieder in großer Zahl zu ihren Wohnorten zurückfahren.

Zu diesen Kriterien des Landes gehörte, dass der Fahrplan, den wir in der Spitzenstunde simulieren sollten, 26 Züge je Stunde enthält und dass die Linienverläufe auch in der Spitzenstunde unverändert sind. Der „böse Bube“ dort, der 40002 Tübingen-Heilbronn fährt von morgens früh bis abends spät genau auf dieser Linie, und zusätzliche Züge dürfen nicht so eingeplant werden, dass sie einen derartigen Linienverlauf stören würden. Das ist unter Punkt 2 erwähnt. Also quasi ein Tausch von Linienläufen oder Taktabweichungen in der Spitzenstunde waren nicht zugelassen.

Dann ist es ja ganz nachvollziehbar, dass man zusätzliche Züge möglichst gleichmäßig in der Zeit verteilt, dass Sie also nicht, wenn Sie Taktzüge alle 30 Minuten fahren, im Zwei- oder Drei-Minuten-Abstand noch drei weitere Züge fahren wollen und

sagen, jetzt haben wir die Anzahl erreicht. Die Verteilung der zusätzlichen Züge soll einigermaßen gleiche Zeitabstände aufweisen.

Jetzt habe ich den Punkt 4 vorgezogen. Der Punkt 3 heißt, dass zusätzliche Züge, Spitzenverkehrszüge, von denen man ja heute nicht ganz genau weiß, aus welchem Korridor wird sich die Nachfrage in welcher Art und Weise entwickeln, möglichst gleichmäßig auf allen Einfahrkorridoren verteilt sein sollen.

Dann die letzte Bedingung – das hängt direkt wieder mit dem Geld zusammen -: Bei derartigen Spitzenverkehrszügen hat man ja kein Interesse daran, dass die durch den Durchgangsbahnhof weit hinaus in die Landschaft als Leerzüge fahren müssen. Möglichst alle dieser Spitzenverkehrszüge sollen eben in die neue Unterhaltsanlage in Unter- und Obertürkheim eingefahren werden.

Das waren die fünf Kriterien des Landes, und ich gehe jetzt kurz durch, wie wir das im Modell umgesetzt haben.

Das Kriterium 1, der Fahrplan der 26 Züge soll erhalten bleiben, ist weitgehend erfüllt. Es gibt ganz kleine Ausnahmen, die sind bei uns in den Steckbriefen enthalten. Das kann man dort nachlesen. Das ist hier aber eigentlich nicht der Rede wert.

Das zweite Kriterium, Tausch von Linienläufen oder Taktabweichungen, ist auch weitgehend erfüllt. Dort, wo man quasi unter Zeitdruck die letzten Feinheiten noch nicht ausgeschliffen hatte, sind wir davon überzeugt, dass man das bei der definitiven Fahrplannerstellung in fünf oder zehn oder ich weiß nicht in wie vielen Jahren auch noch hinkriegen wird.

Das dritte Kriterium, zusätzliche Züge gleichmäßig auf die Außennester zu verteilen, ist beinahe erfüllt. Sie sehen hier einen riesigen Zahlenhaufen, den man vielleicht von den hinteren Reihen hier aus oder von zu Hause aus an den Bildschirmen gar nicht mehr genau lesen kann, aber in diesen Statistiken ist das notiert, was in der Normalverkehrszeit geschehen wird. In der linken Kolonne stehen drei Zahlen untereinander. Das ist der Fahrplan 2010 im Grundangebot, das ist die Vorstellung des Landes diesen Fahrplan für 26 Züge betreffend, und dann ist das das, was im Simulationsmodell nach der detaillierten Fahrplankonzeption erfüllt ist. Rechts davon sehen Sie die gleiche Zahlenreihe für die Spitzenstunde.

Wenn Sie diese Zahlen alle durchgehen, dann sage ich jetzt nicht, wo alles erfüllt ist, sondern ich sage nur, wo eine Ausnahme bestehen bleibt. Das ist dieser berühmte Zug von Tübingen nach Stuttgart über die Wendlinger Kurve und über den neuen Flughafen nach Stuttgart. Die Wendlinger Kurve werden wir ja noch erörtern.

In unserer Fahrplankonstruktion haben wir gesehen, dass zwei Züge pro Stunde mit der Qualität abzuwickeln sind, die wir im Modell nachweisen konnten. Ich sage jetzt schon „wir“, aber die Deutsche Bahn hat diese ganze Arbeit gemacht. Ich werde

noch darauf zu sprechen kommen, wie wir das getestet haben.

Mit anderen Worten: Wenn man mehr als diese zwei Züge pro Stunde über die Wendlinger Kurve nach Stuttgart fahren möchte, dann kommt es zu größeren Ausbauten.

Auch das vierte Kriterium, die sinnvolle Verteilung zwischen den Grundtaktzügen, ist einigermaßen erfüllt. Ich möchte hier gar nicht im Einzelnen auf die Einzelfälle eingehen; das ist zwischen Haihingen und Bietigheim im Moment nicht sehr schön. Wir hatten ja recht scharfe Termine, und selbst die Nächte sind dann irgendwann einmal ausgezählt, und wir mussten dann mit einem Zustand in die Simulation gehen, der zwar nicht absolut perfekt war, zu dem man aber einigermaßen stehen konnte. Das Kriterium 4 ist also auch weitgehend erfüllt.

Dann zum Kriterium 5, Vermeidung unnötiger Zugkilometer mit Spitzenstundenzügen. Es gelingt, 19 dieser zusätzlichen Züge, also bis auf vier von den 23, in den Wartungsbahnhof zu führen. Die gehen dann dort tagsüber „schlafen“, bis sie abends wieder für eine Rückfahrt in der Abendspitzenstunde zur Verfügung stehen. Kriterium 5 ist also auch weitestgehend erfüllt.

Jetzt einige Worte zu unserer Intervention. Unsere Aufgabe war es ja zu überprüfen, ob die Simulation der Bahn wissenschaftlichen Standards entspricht, ob sie die entsprechenden Regelwerke einhalten und noch vieles mehr. Wir haben das in der Form von 27 Steckbriefen dokumentiert. Dieser Plan von 27 Steckbriefen entstand am Anfang der Mitarbeit mit der Deutschen Bahn. Wir haben das dann laufend verfeinert. Es wird uns jetzt unterstellt, wir hätten der Bahn geholfen. Wir haben natürlich überhaupt nicht geholfen. Wir haben auch vieles gelernt. Aber das war gar nicht anders möglich, als step by step durch diese Daten zu gehen und jeweils abzuhaken, womit man weiterarbeiten kann.

Es sind drei Bereiche: einmal die Infrastruktur, dann der Fahrplan, über den ich schon ein bisschen gesprochen habe, und dann die eigentliche Simulation.

Zur Infrastruktur hat es dann sieben Steckbriefe gegeben. Das fängt an mit der Beurteilung des Arbeitsperimeters, also quasi mit dem kilometermäßigen Umfang der Simulation, und der Diskussion, ob diese Einbruchsbahnhöfe auch vernünftig und richtig gelegt sind; denn ganz theoretisch müssen Sie außerhalb eines Simulationsraumes mindestens gleich viel oder sogar ein bisschen mehr Kapazität zur Verfügung haben. Das ist eigentlich so die goldene Regel der Abgrenzung eines Simulationsraumes. Ich glaube, den haben wir hier eingehalten.

Dann ging es ja darum, wie diese Computerdaten aus Plänen und anderen Dokumenten erfasst werden und ins Modell eingegeben werden. Das war nicht sehr einfach, weil es gerade in einem Bau, der ja in einer laufenden Planung ist, verschiedene Planzustände gibt, und wir mussten dort mehrere Male hinterher nachhaken: Aus

welchem Plan sind welche Signale und welche Weichen in das Simulationsmodell eingegangen? Wir haben dort gesehen, dass man in einer weiteren derartigen Simulation den ganzen Prozess noch perfektionieren kann, sodass man wirklich weiß, aus diesem Plan mit diesen Kilometrierungen ist das Simulationsmodell aufgebaut. Wir haben das also überprüft.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Herr Stohler, kurz eine Frage! Das, was Sie gerade gesagt haben, hat sich so angehört, als ob Sie jetzt nicht sagen könnten, dass jetzt wirklich der Plan mit den Signalen da ist. Sie wissen jetzt nicht, welcher Plan wirklich - - Oder was ist - -)

- Schon heute wissen wir von jedem Plan, der quasi der Masterplan ist, was dann in die Simulation eingegangen ist.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Okay, weil das ja schon wichtig ist! Herr Kefer hat ja vorher die Signalstandorte und so etwas gezeigt; die haben natürlich eine erhebliche Auswirkung auf die Simulation hinterher! Da beunruhigt es mich ein bisschen, dass das anscheinend alles irgendwie während der drei Monate oder des halben Jahres, in dem Sie daran sitzen, ständig neue Planstände gibt!)

- Nein, das habe ich nicht gesagt.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Okay!)

Ich habe gesagt, wir wollten genau wissen, aus welchen Plänen diese Input-Daten kommen, und wir haben in einzelnen Ecken Unstimmigkeiten festgestellt. Wir haben uns dann geeinigt: Jetzt gilt dieser Plan. Dann war ja im Einzelnen auch wieder zu überprüfen. Wenn das Signal 3 m nebenan stand, dann hatte das keine Bedeutung, und wenn das Signal mehrere 10 m anders geplant ist, als es im Simulationsmodell vorkommt, dann haben wir auch entsprechend eingegriffen.

Das ist das, was ich die interaktive Auditierung des Simulationsmodells nenne, denn es hätte ja keinen Sinn gemacht, dass wir dann am 30. Juni gesagt hätten, bäätsch, das Signal ist falsch, alles zurück an den Absender! Das hätte ja keinen Sinn gemacht.

Dann ging es weiter mit der Leit- und Sicherungstechnik, weil Sie ja auch computer-codiert jedem Signal mitgeben müssen, wie es sich zu verhalten hat, welche Signalbegriffe es ausstrahlt und wie schnell nach dem durchgefahrenen Zug das Signal erst mal wieder auf Rot geht, und Derartiges.

Ein spezielles Kapitel galt auch der S-Bahn, weil dort - meine jungen Kollegen korrigieren mich - in der Planfeststellung die ganz genauen Signalstandorte noch nicht notwendig sind. Wir haben dann eine mit der S-Bahn kompatible Signalisierung ver-

einbart mit der Verpflichtung, dass diese mit der S-Bahn kompatible Signalisierung auch in die definitiven Pläne eingeht.

Dann gibt es einen speziellen Steckbrief zu Stuttgart-Hauptbahnhof. Aber das geht jetzt dermaßen in die Einzelheiten, dass ich hier vor dem versammelten Publikum und den Zuhörern zu Hause nicht auf alles eingehen möchte.

Jetzt zum Bereich Fahrplan etwas stichwortartige Ausführungen! Wir mussten ja für jeden Zug bestimmen: Ist das ein Regionalzug? Welche Lok kriegt der? Wir müssen wissen, wie schwer der Zug ist, wie viele Wagen diese Lok zieht, weil das ja auf Beschleunigung und Bremsen einen Einfluss hat. Insgesamt haben wir 20 verschiedene Typen von Zügen im Modell.

Dann steht hier „Fahrplankonstruktion“. Hier muss ich für einen kleinen Moment noch etwas ausholen, denn man hört hier „Fahrplan“, versteht aber manchmal darunter ganz verschiedene Dinge.

Die Fahrplanarbeit fängt eigentlich wie beim Bauen mit einer Architektur an. Das Erste, was in einer Netzgrafik enthalten ist, entspricht eigentlich der Architektur. Das ist eine grobe Vorstellung dessen, was man in dem Fahrplanjahr den Fahrgästen anbieten möchte. Deshalb benutzt man hier auch den Begriff „Angebotskonzept“. Dieser Fahrplan enthält zwar Minuten als Notationsgröße, aber diese Minuten sind eigentlich nur ungefähre Angaben. Dieser Fahrplan geht nämlich dann zum Infrastrukturbetreiber, zur DB Netz, und die sind ja dafür verantwortlich, dass sie diesen Fahrplan auch pünktlich abwickeln können. Deshalb gehen sie natürlich mit unendlicher Präzision und ihren Instrumenten an die Arbeit und prüfen, ob diese Fahrplanbestellung oder ob die Fahrplanarchitektur wirklich umsetzbar ist. Das ist wie bei den Architekten; die kommen manchmal mit lustigen Skizzen und Ideen, und dann soll man schauen, ob das Ganze überhaupt noch hält. In meinen jungen Jahren habe ich viele derartige Skizzen gesehen, und wenn wir dann nicht mehr wussten, wie die Stützen zu stellen sind, dann haben wir dem Architekten empfohlen, er soll doch in der Mitte des Raumes einen Ballon setzen, dann würde der Ballon die fehlende Stütze ersetzen. Das geht natürlich im Eisenbahnwesen nicht.

In dieser Fahrplankonstruktion gibt es sehr viel Detailarbeit. Wir haben dann hinterher wieder minutiös überprüft, wie stark diese Feinkonstruktion des Fahrplans von unserer Fahrplanarchitektur abweicht. Das war natürlich gerade für das Land wichtig, denn Sie wollten ja wissen, ob das alles mit Ihren Zügen, mit den Haltepunkten, mit den Anschlussbindungen auch erfüllt ist.

Dann gibt es den Begriff „Wendeverknüpfungen“. Eine Wendeverknüpfung sagt Folgendes aus: Jeder Zug kommt einmal an seine Endhaltestelle, dann muss der Lokführer ans andere Ende des Zuges, wenn es ein Wendezug ist, wie das heute üblich ist. Diese Zeit muss vernünftig bemessen sein, sodass er möglichst rechtzeitig wieder auf die Fahrt in die Gegenrichtung geht. Wenn ein Zug verspätet ankommt, dann

kommt es auch zur Situation, dass er mit einem Minimum an Wendezeit gerade noch pünktlich wekommt. Wenn das Minimum nicht mehr zur Verfügung steht, dann schickt der zu spät ankommende Zug bereits wieder eine Verspätung zurück ins System. Das ist alles überprüft und wird im Simulationsmodell korrekt abgebildet.

Dann kommt die große Frage der Zuschläge. Heute Morgen wurde schon gefragt: Wie ist das denn mit den Bauzuschlägen? Bei einem Planungshorizont von 10, 15 Jahren haben Sie ja im Voraus keine Ahnung, wo dann welche Baustelle sein wird, wo eine Brücke rostet, wo in einem Tunnel ein Stein heruntergefallen ist oder was auch immer. Dieses Problem können Sie nur über einen generellen Fahrzeitenzuschlag in den Griff bekommen, und so ist auch simuliert worden.

Dann kommen die Steckbriefe, die überprüfen, ob die Wünsche des Landes in diesem Simulationsmodell oder in diesem Simulationsfahrplan richtig umgesetzt sind. Das geht bis zum Güterverkehr, dann geht es um die Überprüfung der Landeskriterien, den Umgang mit den Anschlüssen, und es gibt einen speziellen Steckbrief zu Gleisbelegungen nicht nur in Stuttgart selber, sondern es gibt hier viele andere Bahnhöfe, bei denen jeder Zug das richtige Bahnhofsgleis nutzen muss, damit nicht zwei Züge am gleichen Ort auf demselben Gleis stehen.

Ich komme zum Steckbrief „Simulation“. Es ging ja darum, eine Antwort darauf zu geben: Ist das Simulationsmodell, das hier zum Einsatz kommt, aufgabengerecht? Wir haben uns dort in Deutschland intensiv umgeschaut und haben uns selber davon überzeugt, dass das in Deutschland eingesetzte Simulationsmodell wirklich dem Stand der heutigen Kenntnisse in Eisenbahnsimulation entspricht. Es ist nicht das Einzige auf der Welt, wir arbeiten zu Hause mit einem anderen. Es wäre - ich sage es einmal so - wissenschaftlich lustig gewesen, das Ganze auch noch mit einem anderen Modell durchzudrehen, aber dann hätte ich Sie auf Weihnachten trösten müssen, und das war ja nicht der Sinn der Übung.

(Zuruf)

Meine jungen Kollegen sind insgesamt hundert Mal zu Kontrollbesuchen in Berlin und in Stuttgart unterwegs gewesen, um diese Simulationsläufe, die ganze Handhabung und die Nachvollziehbarkeit jedes einzelnen Schritts zu überprüfen. In diesem Zusammenhang haben sie mir mal erläutert, sie haben sich mal von einem Krimi inspirieren lassen und geprüft: Könnte man irgendwo im Dunkeln eine Simulation machen, die dann schnell andere Resultate liefert als das, was man gesehen hat? Wir hatten dann alle Möglichkeiten, einen Simulationslauf von Neuem zu starten. Das war also alles absolut sauber.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Herr Stohler, die Kontrollbesuche waren notwendig, weil Sie die Software nicht selber hatten, deswegen mussten Sie immer zur Bahn fahren und diese Kontrollen - -)

- Wir haben die nicht im Haus,

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Okay!)

also haben wir das in den Datenräumen der Bahn abgewickelt.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Verstanden! - Durften Sie die Simulation nur starten, oder durften Sie auch mal an den vielen Millionen Hebelchen - Sie listen das ja da auf - ein bisschen drehen?)

- Ja, wir durften alles. Also, wir haben uns anständig aufgeführt, Entschuldigung. Aber im Prinzip durften wir alles.

(Heiterkeit)

Das geht dann weiter über die Diskussion der Reservezeiten, der Einbruchsverspätungen. Dazu habe ich anfangs der Präsentation etwas gesagt. Dann gibt es eine Diskussion der Datenübergabe; auch das war alles korrekt. Wir haben den Schlussbericht der DB Netz ein bisschen auseinandergenommen. Mehr muss ich hier dazu nicht sagen.

Sehr wichtig war dann eine Schlussrunde. Wir haben mit der ersten Abgabe gewisse Unstimmigkeiten festgestellt, und das der DB auch mitgeteilt. Die Kollegen von der Simulation haben dann nochmals einen Simulationsdurchlauf gemacht aufgrund unserer Wünsche nach Korrekturen, und daraus ergab sich eben dieser sogenannte Sensitivitätstest.

Ich glaube, das, was hier auf der Folie steht, habe ich jetzt schon weitgehend erzählt. Ich kann nur nochmals bestätigen, dass wahrscheinlich die 2.000 Arbeitsstunden in der Zwischenzeit auch überschritten sind, ebenso die Arbeitstage und die Tage, die wir in Berlin und in Stuttgart verbracht haben.

Dann einige Worte zu diesen Sensitivitätsanalysen. - Für die Zuhörer hier im Raum und die Zuschauer an den Fernsehschirmen, die nicht täglich mit derartigen Dingen zu tun haben, möchte ich sagen, eine Sensitivitätsanalyse beinhaltet leichte Veränderungen in den Input-Daten, um herauszufinden, wie das Resultat reagiert. Reagiert das Resultat - ich sage es jetzt mal so - gutmütig, also kleine Veränderungen gleich kleine Resultatsveränderungen, oder gibt es Situationen - und das gibt es auch -, wo kleine Input-Veränderungen zu relativ großen Ausschlägen im Resultat führen?

Das war uns sehr wichtig, weil wir in dieser akribischen Detailprüfung so Kleinigkeiten entdeckt haben. Ich sage hier noch einmal „Kleinigkeiten“, weil Sie in dieser unendlichen Datenmenge überhaupt nicht fehlerfrei arbeiten können. Das liegt im Wesen der angewandten Mathematik, dass eine mathematische Anwendung immer nur bis zu einer gewissen Fehlerquote richtig ist. Wenn Sie die Fehlerquote noch redu-

zieren wollen, dann haben Sie für die letzten Promillemille fast den gleichen Aufwand wie vorher für die ganze Arbeit. Dort sagt einem ja auch der gesunde Menschenverstand: Jetzt brechen wir mit der Präzision ab. - So haben wir es auch hier gehalten.

Die Kollegen von der Deutschen Bahn haben diese Einwände alle entgegengenommen, haben sie in weiten Teilen korrigiert. Es ist im Steckbrief festgehalten worden, wo es nicht korrigiert ist, und wir haben uns dort dann eine Meinung gebildet, ob das bezüglich des Resultats überhaupt noch eine wichtige Auswirkung haben kann. Am 15. Juli, eigentlich einen Tag nach dem Termin, an dem man das zum ersten Mal vorstellen wollte - diese Ergebnisse in Berlin zur Kenntnis genommen und dann bis zum 21., also bis zur Abgabe unseres Berichts, noch eingearbeitet.

Ein Beispiel für diese Sensitivitätsbetrachtungen! In der Grundvariante von DB Netz vom 30. Juni gab es diese leichten Zunahmen der Verspätungen im Zulauf nach Stuttgart, dann eben eine Reduktion, eine Pufferung der Verspätungen dank der längeren Aufenthaltszeiten und dann im Weglauf wieder leichte Zunahmen. Sie sehen, die Sensitivitätsbetrachtung hat diese Zahlen leicht verändert. Im Zulauf nimmt das von acht Sekunden auf elf Sekunden zu. Die Reduktion im Stuttgarter Hauptbahnhof ist etwas kleiner, also nur 24 statt 29 Sekunden, und nachher im Weglauf, in der Wegfahrt vom Stuttgarter Hauptbahnhof wieder in die Lande hinaus, sind die neun Sekunden unverändert geblieben.

Ich möchte hier noch einmal Folgendes sagen: Wir sprechen hier von Sekunden. Aber diese Sekunden setzen sich aus hundert verschiedenen Läufen zusammen. Noch einmal: Wenn die Bahn mit einer Pünktlichkeit von - geben Sie mir eine gute Zahl, Herr Dr. Kefer - 90 %, ein bisschen darunter, ein bisschen darüber, fährt, dann heißt das, dass 90 % der Züge pünktlich sind oder beinahe pünktlich sind.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Die Schweizer Bahn oder die Deutsche Bahn? Das ist ein Unterschied!)

- Wir sprechen hier nur von der Deutschen Bahn.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Also nicht von 90 %?)

- Wir machen da keine falschen landesübergreifenden Quervergleiche.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Wir werden ab nächsten oder übernächsten Monat die Pünktlichkeitswerte im Netz veröffentlichen, Herr Palmer! Ich empfehle Ihnen, Sie schauen dann mal nach! - Beifall)

Schlussfolgerung aus diesen Sensitivitätsbetrachtungen: Vielleicht sind die Zahlen jetzt noch ein bisschen schlechter als der erste definitive Durchlauf der Deutschen Bahn, aber die Grundstruktur des Resultats bleibt unverändert. Das ist die wesentli-

che Botschaft.

Jetzt kommt die ganz große Frage: Wie soll man das beurteilen? - Ich habe ja ganz klar gesagt, wir kommen nicht über die Grenze marschieren und kritisieren die in Deutschland gültigen Normen. Es gilt also für uns das bestehende Regelwerk.

(Hannes Rockenbach [Projektgegner]: Haben Sie Kritik?)

- Lassen Sie mich zu Ende reden! - Es gilt für uns das Regelwerk, nach dem sich die Deutsche Bahn zu richten hat. Herr Dr. Kefer hat gesagt, wie das gesetzlich eingebaut ist. Jeder Revisor einer multinationalen Gesellschaft, Unternehmung muss überprüfen, ob die Prozesse richtig gelaufen sind - und diese Simulationsprozesse sind richtig gelaufen -, und der muss überprüfen, ob es regelkonform ist. Ich gebe zu, da kommt dann ein Unterschied: Sie können regelkonform eine Firma ins Elend reiten, wobei wahrscheinlich der Auditor, den Sie haben, dann auch nichts getaugt hat, weil der das eigentlich sehen und auch entsprechend erwähnen soll. Aber auch hier hatten wir keinen Grund, so einzugreifen. Insgesamt entspricht die zu erwartende Betriebsqualität dem Kriterium - wo steht es da? - „wirtschaftlich optimal“. „Wirtschaftlich optimal“ heißt ja nichts anderes als: eine wirtschaftlich verantwortliche Firma hat mit ihren Geldern so umzugehen, dass es wirtschaftlich vertretbar ist, und kann sich nicht irgendwo irgendwelche Kathedralen bauen, außer das bestellt jemand, und das Geld fällt vom Himmel. Ich könnte Ihnen in Südeuropa ein paar derartige Kathedralen zeigen;

(Heiterkeit)

da gibt es keine Zweifel. Das Problem wird jetzt sein, dass diese Leute diese Kathedralen auch noch abzahlen müssen.

(Gerd Hickmann [Projektgegner]: Aber es ist doch eine Kathedrale! - Zuruf: Eine Höhle!)

- Aber ein bisschen eingedrückter.

Das Gesamtergebnis steht hier auch noch einmal im Fettdruck; das kann man seit einer Woche in allen Zeitungen lesen. Ich denke, ich habe Sie jetzt lange genug gestresst. Ich hatte meine Uhr mit nach hier vorn gebracht, aber inzwischen ist sie mir verloren gegangen.

Noch ein paar Worte zu Teilergebnissen! Zunächst zur Frage nach zusätzlichen weiteren Maßnahmen - es ist heute schon gesagt worden -: Die Strecken werden zusätzlich mit konventioneller Leit- und Sicherungstechnik ausgerüstet. Es war ja im Projekt immer eine konventionelle Sicherungstechnik enthalten. Diese konventionelle Sicherungstechnik ist quasi die Rettungsebene, wenn das übergelagerte ETCS-System ausfällt, oder was auch immer, damit Sie den Bahnbetrieb immer noch weiter

betreiben können. Wenn man Züge mit konventioneller Ausrüstung fahren will, dann sind einfach die Anforderungen an dieses Signalisierungssystem noch etwas strenger.

Dann sind wir uns einig geworden, dass es dieser zweigleisigen westlichen Anbindung des Flughafens bedarf, weil sich doch mehrmals in diesen Simulationen Züge ganz genau auf diesem Punkt kreuzen. Dann ist es richtig, auch langfristig richtig, dass man so etwas zweigleisig ausbaut.

Eine etwas kritische Frage stellte sich bezüglich der Strecke zwischen Zuffenhausen und Feuerbach. Da haben wir eine gewisse Konzentration auf einer einzigen zweigleisigen Anlage, wo eben die traditionelle Bahnlinie aus Bietigheim - stimmt das? - mit der Neubaustrecke aus Mannheim zusammen kommt. Dort lebt die Deutsche Bahn seit Längerem nicht gerade mit einem Engpass, aber mit einer Situation an der Grenze eines Engpasses. Aber das bleibt in einem vernünftigen Gleichgewicht zur Leistungsfähigkeit des Stuttgarter Tiefbahnhofs.

Dann noch einmal die Frage nach der großen Wendlinger Kurve. Dort ist die Antwort sehr eindeutig: Zwei Züge pro Stunde kann man über diese Kurve auf die Neubaustrecke überleiten. Von dem Moment an, an dem man dieses Programm höher machen will, also drei oder vier Züge, muss man infrastrukturell eingreifen. Da gibt es also ganz klar eine Korrelation zwischen der Zahl der Züge und der dazu notwendigen Infrastruktur.

Schließlich die Frage nach der Erweiterung des Tiefbahnhofs um ein neuntes und zehntes Gleis. Sie haben ja gesehen, dass die Fahrplankonstruktion im Tiefbahnhof systematisch auf lange Aufenthaltszeiten setzt. Das ist auch eine absolut intelligente Strategie, um erst einmal den Komfort beim Ein- und Aussteigen zu erhöhen und um eben auch einen Puffer im Herzen des Systems zu haben, in dem man Verspätungen abbauen kann. Das ist eine absolut übliche - so sage ich mal - Fahrplankonstruktionsregel. Ich zitiere da vielleicht - dies als einziges Zitat aus der Schweiz - unser S-Bahn-System in Zürich. Da gibt es im Hauptbahnhof nicht wie hier zwei Gleise, sondern vier Gleise; da fährt auf dem einen Gleis ein Zug ein, auf dem anderen Gleis fährt er weg, und jeder Zug hat dann die Chance, dort zwei, drei Minuten zu „schnaufen“. Das ergibt dann längere Aufenthaltszeiten für die Fahrgäste und lässt auch wieder ein bisschen Verspätungsabbau zu. Genau das wird in der Bewirtschaftung von Stuttgart 21 systematisch genutzt, und zwar - wie die Resultate zeigen - auch sehr erfolgreich.

Dann habe ich das eigentlich alles schon erzählt.

Ich komme zu den Schlussbemerkungen. Wir würden Ihnen sehr empfehlen, dieses Simulationsmodell am Leben zu erhalten. Man weiß ja, dass aus irgendwelchen Gründen irgendwann irgendwo eine Änderung in ein Projekt hineinkommt, und man hat dann das Instrumentarium, um Auswirkungen auf den geplanten Betrieb zu über-

prüfen.

Dann habe ich bereits gesagt, dass die Signalisierung auf der S-Bahn-Stammstrecke, also dieser Abschnitt bis zur Mittnachtstraße, die Bedingungen, quasi die Qualitätsanforderungen der Simulation erfüllen muss. Ich bin gestern aus Berlin angereist und habe da mit der Murrbahn Bekanntschaft gemacht. Dort gab es eine kleine Diskrepanz zwischen der bestehenden Infrastrukturoptimierung bei DB Netz AG und den längerfristigen Plänen des Landes. Man möchte dort längerfristig betrachtet Neigetechnik einsetzen. Dann würde auch der Fahrplan sehr viel besser funktionieren. Im Moment gibt es dort kleine Abweichungen, aber das ist eine lokale Einzelfrage, die jetzt im Simulationsmodell ans Tageslicht gekommen ist, aber nichts zu einem Gesamturteil beitragen kann.

Es gibt weitere kleiner Infrastrukturoptimierungen; die sind in unseren Empfehlungen enthalten.

Wir haben uns gesagt: Wir haben jetzt noch so drei, vier, fünf, sechs, sieben - ich weiß nicht ganz genau, wie viele - Kleinigkeiten. Es ist eine Beinahekleinigkeit, nochmals einen Durchlauf zu machen und den in drei, vier, fünf, sechs Tagen zu veröffentlichen. Ich kann Ihnen einfach sagen: Es werden sich ein paar Sekundenwerte ändern, aber das Gesamtergebnis ist insgesamt stabil.

Damit hätte ich meinen hoffentlich nicht all zu langen Vortrag abgeschlossen. Ich danke Ihnen herzlich für das intensive Zuhören zu Hause an den Fernsehschirmen und hier im Saal und gebe das Wort an Herrn Dr. Geißler zurück.

(Beifall)

Danke schön.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank, Herr Stohler. Sie haben ja - das darf man sagen - Ihrem Nachbarland, zumindest der Hauptstadt des Nachbarlandes, mit dieser Arbeit einen guten Dienst erwiesen. Wir empfinden Sie auch nicht unbedingt als einen Fremden, sondern Sie sind hier sozusagen neben Bern in der Hauptstadt der Alemannen.

(Heiterkeit)

Würden Sie das akzeptieren? - Noch einmal: Vielen Dank dafür, dass Sie das gemacht haben.

Es ist abgesprochen, dass jetzt Herr Palmer das Wort ergreift und seine Kritik an diesem Test und dem Testat vorträgt.

Boris Palmer (Projektgegner): Vielen Dank, Herr Dr. Geißler. Meine sehr verehrten

Damen und Herren, Herr Dr. Kefer, Herr Stohler, Herr Minister, liebe Freunde des Eisenbahnverkehrs! Ich muss Sie um Verständnis dafür bitten, dass es jetzt etwas anstrengend werden wird, denn wir haben jetzt die „Kleinigkeiten“ vor uns, die Herr Stohler erwähnt hat. Um die geht es jetzt leider in der folgenden Zeit. Warum? - Weil das Gesamturteil, das die SMA über die vorgelegte Modellsimulation der Bahn gesprochen hat, unter vielfachem Vorbehalt steht. Im Kleingedruckten sind deutlich über 60 Prüfbemerkungen - wenn man alles nimmt, über 100 -, deren Ergebnisse in der Summe bedeuten, dass die Bahn tatsächlich mit dem Versuch gescheitert ist, diesen Nachweis für 49 Züge in guter Betriebsqualität zu liefern. Im Gegenteil, das, was ich Ihnen mit den Zitaten aus dem Gutachten vortragen möchte, ist ein „Mangelhaft“.

Ich muss das voranstellen, weil ansonsten vielleicht bei der einen oder anderen „Kleinigkeit“ der Überblick verloren gehen könnte. Das ist die Aufgabe, die wir uns im Team gestellt haben, Ihnen diesen Nachweis heute transparent zu liefern.

(Präsentation: „Stuttgart 21 - Auswertung des Stresstests“)

Die Frage ist formuliert: Bestanden - wie die Bahn über sich selbst sagt; dieses Wort steht übrigens nicht im Testat von SMA; das Wort „bestanden“ kommt darin nicht vor - oder durchgefallen - wie wir sagen -?

(Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Das kommt auch nicht vor!)

- Das ist klar, dass in einem Gutachten, das wir nicht formuliert haben, auch unsere Wertungen nicht vorkommen. Das ergibt sich von selbst, Herr Bräuchle.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, gehen Sie jetzt anhand dieses dicken Papiers vor?

Boris Palmer (Projektgegner): Ich weiß nicht, welches Papier Sie vorliegen haben, Herr Geißler.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Nein, es wird nicht alles gezeigt!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich meine das Papier „Stuttgart 21 - Auswertung des Stresstests“, Faktenschlichtung Stuttgart 21 am 29. Juli 2011 von Boris Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Darin ist massenhaft Material, das ich aber jetzt nicht alles ansprechen werde.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie gehen aber anhand dieses Papiers vor?

Boris Palmer (Projektgegner): Ja.

(Herr Palmer bereitet den Start seiner Präsentation auf dem Notebook vor - Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Dass das jetzt etwas dauert, ist verständlich! Bei uns wird da ehrenamtlich mit einer „heißen Nadel“ gestrickt! Wir müssen die aktuelle Version aufspielen! Das dauert jetzt leider noch etwas! Aber das ist so, wie vorhin bei Herrn Stohler! Es gibt kleine technische Probleme! Wir bitten, das zu entschuldigen! - Aber jetzt kann es auch schon losgehen!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. Sonst hätte ich Sie gebeten, vielleicht noch einen Witz zu erzählen.

(Heiterkeit)

Boris Palmer (Projektgegner): Das war eine sogenannte Verzögerung im Betriebsablauf. Wir bitten um Nachsicht.

(Heiterkeit)

Also: Auswirkungen des Stresstests? Ich hatte die Frage schon gestellt. Um die Übersicht zu behalten, eine kurze Darstellung dessen, was ich nachfolgend vortragen möchte.

1. Die Qualitätsanforderung, die wir gemeinsam definiert haben, die Dr. Geißler - Schlichterspruch - vorgegeben hat, wird per Testat verfehlt, ist also nur scheinbar gut.
2. Das Testat der SMA steht unter Vorbehalt, nämlich der zahlreichen Prüfbemerkungen, die man auch mit „Mängel“ übersetzen kann. - Ich kritisiere nur die Wortwahl von Herrn Stohler, aber das ist ja nicht im Gutachten drin. Es sind eben keine Kleinigkeiten, sondern zahlreiche und in der Summe dann schwerwiegende Mängel. Jeder einzelne für sich ist klein, die Summe ist schwerwiegend.
3. Die Bahn hat die Wirklichkeit im Modell ausgeblendet. Es gibt in diesem Test gar keinen Stress für den Bahnhof.
4. Die Bahn hat immer noch ihre alte Systematik weiterverfolgt, nämlich den Bahnhof erst einmal zu bauen und nachher einen Fahrplan draufzulegen. Damit hat sie das Thema verfehlt. Ausgemacht war das umgekehrte Verfahren: Der Fahrplan für die Fahrgäste steht, und dann muss die Infrastruktur diesen Anforderungen genügen.
5. Das Gesamturteil. Wenn man das alles in die Simulation einbauen würde, dann käme die Gesamtnote „mangelhaft“ heraus. Das ist die These, und die möchte ich jetzt durchgehen.

Kapitel 1: Die Qualitätsanforderung des Schlichterspruchs wird verfehlt.

Wir haben diese Passage aus dem Schlichterspruch bereits heute Morgen diskutiert. Ich frage aber noch einmal die Gegenseite, ob sie an den Versprechungen festhält, die immer und immer wieder in der Öffentlichkeit und in den Parlamenten über die Leistungsfähigkeit des neu zu bauenden Bahnhofs gemacht wurden. Hier nur zwei Zitate - man könnte damit eine sehr lange Präsentation bestreiten; Herr Dr. Schuster wird die Zitate kennen; es handelt sich um ein Zitat aus einer Information der Landeshauptstadt Stuttgart, die dazu gedient hat, die Bürgerinnen und Bürger dieser Stadt über den neuen Bahnhof zu informieren -:

Über den Tag verteilt werden 50 % mehr Züge als bisher den zukünftigen Stuttgarter Hauptbahnhof anfahren. Durch die neu geordneten Zulaufstrecken kann die Kapazität gerade auch in den Hauptverkehrszeiten gegenüber heute deutlich gesteigert werden.

Man muss den Eindruck haben: 50 % oder mehr.

Die zweite Aussage lautet:

Der neue Hauptbahnhof ist doppelt so leistungsfähig wie der bisherige.

Das ist eine Aussage von DB Projektbau, einer Bahntochter, und zwar die für Stuttgart 21 zuständige Bahntochter behauptet dies in einer Publikation.

Das waren die Versprechungen dazu, was dieser Bahnhof angeblich kann. Und das ist der Grund, warum wir uns zusammengesetzt haben, um das zu überprüfen. Es geht nämlich nicht um Begriffsklauberei über Betriebsqualitäten, sondern es geht um die Überprüfung des zentralen Leistungsversprechens dieser neuen Infrastruktur.

Herr Dr. Kefer, der leider kurz den Saal verlassen hat, hat dies in seiner Einführung am 22. Oktober 2010 in der Schichtung wiederholt.

Hier sehen Sie rotumrandet das, was er vom neuen Bahnhof erwartet: Erwarteter Kapazitätsgewinn über 200 Züge mehr pro Tag bei gleichzeitiger Halbierung der Gleise, ein Drittel mehr Leistungsfähigkeit.

Nun steht da zwar eine Fußnote bei „Züge“. Das heißt also nicht „Züge zum Quadrat“. Wir wissen ja jetzt auch, dass Fußnoten wichtig sind. In der Fußnote sieht man, dass Basis der ganze Tag ist, 17 Stunden. Das hat nun mit Kapazität nichts zu tun. Die Kapazität ist die Spitzenstunde. Aber hier wird eine Aussage gemacht: ein Drittel mehr Leistungsfähigkeit. Dieses Versprechen fordern wir ein - nicht mehr und nicht weniger. Das ist keine Erbsenzählerei, sondern es ist Ihr Versprechen, das wir einfordern, dass dieser Bahnhof ein Drittel mehr als der bestehende leisten können soll, obwohl er nur halb so viele Gleise hat, nämlich acht statt 16.

Von der Bahn gefordert wurde - das kann ich kurz machen, weil wir es besprochen haben -, dass sie diesen Nachweis führen muss, dass ein Fahrplan mit 30 % Leistungszuwachs in der Spitzenstunde mit guter Betriebsqualität möglich ist. Der Begriff „gute Betriebsqualität“ ist ein Zitat; er bezieht sich auf das Gutachten, das der Verwaltungsgerichtshof des Landes Baden-Württemberg vorgelegt bekam, als er urteilen sollte, ob die Planfeststellung rechtmäßig ergangen ist, die Genehmigung rechtmäßig erteilt wurde. In diesem Gutachten heißt es - fettgedruckt -

Aus den Berechnungen [...] ergab sich für das Verspätungsniveau [...] S 21 ein Wert, der als ‚gut‘ einzustufen ist.

Ich freue mich, dass Herr Dr. Kefer an der richtigen Stelle zurückgekommen ist. Für „gut“ steht nicht nur das Gutachten aus 2005, sondern für „gut“ steht auch das Wort von Ihnen beiden. Sie beide haben zu „gut“ Ja gesagt. Deswegen hoffe ich, dass Sie jetzt so sportlich sind und einräumen, dass Sie „gut“ nicht liefern können, sondern nur „befriedigend“. Das ist nämlich das Ergebnis des Testats von SMA.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf ich Sie einmal kurz unterbrechen?

Boris Palmer (Projektgegner): Ja, bitte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielleicht sollten Sie doch noch einmal erläutern, worum es jetzt geht. - Es geht also bei „gut“ -

Boris Palmer (Projektgegner): Das kommt noch. Ich habe eine Folie dazu.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: - nicht um gepolsterte Bänke - oder so etwas Ähnliches - auf dem Bahnsteig.

(Gerd Hickmann [Projektgegner]: Das kommt gleich!)

- Das muss man aber sagen. Der normale Mensch versteht unter „gut“ alles Mögliche. Es geht ausschließlich und allein um das, was wir vorhin schon angedeutet haben, nämlich um die Frage: Werden Verspätungen abgebaut oder nicht abgebaut?

Boris Palmer (Projektgegner): Völlig richtig. Ich weiß auch, dass wir beide uns darin einig sind. Um das noch einmal zu betonen, habe ich auch eine Folie, die diese Begriffe erklärt. Weil Sie aber immer etwas schneller denken als ich, kommt diese Folie erst zwei Takte später. Ich werde gleich so weit sein.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. Mir geht es nur um die Leute draußen.

Boris Palmer (Projektgegner): Mir auch.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist ja auch in Ihrem Sinne, dass Sie das richtig

darstellen.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich bin nur nicht schnell genug. - Für „gut“ spricht - das haben wir heute Morgen diskutiert, Herr Dr. Kefer - auch der Leistungsvergleich; der soll ja realistisch sein. Da der bestehende Bahnhof gute Qualität hat, muss auch die Simulation gute Qualität liefern, sonst ist der Vergleich nicht korrekt; dann vergleichen wir Äpfel mit Birnen.

Eines muss ich sagen, Herr Dr. Kefer: Ich hätte von Ihnen zumindest erwartet, dass Sie auf uns als diejenigen, die auf der anderen Seite diesen Schlichterspruch an der Stelle mitgetragen haben und gesagt haben, dass das notwendig ist, zugehen und, bevor Sie „bestanden“ sagen, mit uns klären: Wenn wir nachher das Ergebnis vorstellen, werten wir dann anhand der Richtlinien aus 2007 oder aus 2009? Das ist der Unterschied. Die Frage hätten Sie uns schon stellen können, damit wir die gleiche Definition für „Betriebsqualität“ anwenden und nachher keine Wortklauberei betreiben müssen.

Dass es eine „gute Betriebsqualität“ ist, in Ihrem neuen Sprachgebrauch eine „Premiumbetriebsqualität“, sieht man an dieser Grafik von der Stiftung Warentest. Die zeigt, dass Stuttgart in dieser Tabelle ganz unten steht, „ganz unten“ heißt, die wenigsten Verspätungen. Wenn man Stralsund als Kleinbahnhof mal nicht mitzählt, dann ist Stuttgart der zweitpünktlichste Kreuzbahnhof in Deutschland. So nach einer Untersuchung der Stiftung Warentest. 2008 sah das Ergebnis ganz ähnlich aus. Deswegen fordern wir „gute Betriebsqualität“, weil der bestehende Bahnhof diese hat, und dann muss der künftige Bahnhof sie auch haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gibt es auch andere Quellen als die „bahnfachliche Institution“ Stiftung Warentest?

Boris Palmer (Projektgegner): Leider nicht, weil Herr Kefer erst für das Ende dieses Jahres die Veröffentlichung seiner Pünktlichkeitswerte zugesagt hat. In der Vergangenheit hat die Bahn das immer geheim gehalten. Wir wissen schon, warum. Die Zahlen waren nicht so erfreulich.

Jetzt sprechen wir - Sie, Herr Dr. Kefer, haben das eingefordert - über diese neue Begrifflichkeit. Ich hätte uns diesen „Wortklauberei“ gern erspart, aber so ist es nun einmal. In der Richtlinie, die bis 2007 gültig war, gab es drei Stufen: „gut“, „zufriedenstellend“ und „mangelhaft“. Links steht, wie sich das übersetzt, nämlich „gut“ ist, wenn sich die Verspätung verringert - und zwar deutlich -, „zufriedenstellend“ ist, wenn sie so bleibt, wie sie ist, und „mangelhaft“ ist, wenn die Verspätung stark ansteigt.

Jetzt haben wir seit 2008 - das ist die mittlere Spalte - eine neue Richtlinie. Jetzt haben wir ein Managerdeutsch, man versteht nichts mehr. Wenn Verspätungen abgebaut werden, dann ist das jetzt schon Luxus, das heißt jetzt „Premium“. Für mich ist

das „Standard“, weil ich möchte, dass Züge pünktlich ankommen können. Wenn man als Bahn diesen Anspruch nicht mehr hat, dann braucht man auch keine Bahnhöfe mehr zu bauen, dann kann man ja mit diesem Zustand ewiger Verspätungen leben. „Wirtschaftlich optimal“ - das verstehen nur noch Manager - ist es dann, wenn die Infrastruktur Verspätungen nicht mehr abbauen kann, sondern wenn Verspätungen so bleiben, wie sie sind. Das heißt, Sie haben sich selber als Maßstab nur noch eine unpünktliche Eisenbahn gesetzt. Dann nennen Sie das „wirtschaftlich optimal“.

Was früher „mangelhaft“ war, hat jetzt zwei verschiedene Begriffe, nämlich „risikobehaftet“, wenn es nur ein bisschen mangelhaft ist, und „ganz mangelhaft“ ist es, wenn die Verspätung noch sehr stark ansteigt.

Gegenüber der Öffentlichkeit kommunizieren Sie das natürlich ganz anders. Sie sagen in einer Pressemitteilung aus dem Juni, dass das frühere „befriedigend“ oder „zufriedenstellend“, „optimal“ oder „gut“ seien. Das „wirtschaftlich“ lassen Sie schon weg, und die Öffentlichkeit fragt sich dann: Warum haben eigentlich diese Bahnhofsgegner irgendwas gegen eine optimale Betriebsqualität? - Das haben wir natürlich nicht; die hätten wir gern. Aber das, was Sie machen, ist eine Begriffsklauberei, Verspätungen, die ewig erhalten bleiben, als „optimal“ darzustellen. Das lassen wir Ihnen einfach nicht durchgehen. Wir wären sehr froh, wenn Sie auf den Stand der Schlichtung zurückgingen und uns einfach zusicherten, Sie machen eine Simulation, bei der eine gute Betriebsqualität im Sinne der alten Definition herauskommt.

Herr Stohler, Sie haben eine sehr präzise Wortwahl. Warum Sie in Ihrem Testat schreiben: „Es besteht keine Richtlinie, in der der Begriff ‚gute Qualität‘ vorkommt“, ohne darauf hinzuweisen, dass es sehr wohl eine Richtlinie gab bis vor vier Jahren, ist eine einseitige Darstellung. - Da brauchen Sie jetzt nicht mit der Schulter zu zucken. Das macht einen Riesenunterschied. Der Leser denkt sich, „gut“ ist nicht definiert, also haben sich die Gegner da etwas ausgedacht. Die Wahrheit ist, wir haben eine früher existierende Richtlinie der Bahn verwendet, sagen „gut“, und dann sagt die Bahn - mit Ihrer Unterstützung -: Wir wissen leider gar nicht, was „gut“ bedeutet. Dann suchen wir uns selbst eine Stufe aus, was „gut“ sein soll, wir nennen das jetzt „wirtschaftlich optimal“. So können wir nicht miteinander umgehen. Ich bitte Sie, hier sportlich zu sein und das selbst gesteckte Ziel zu erreichen: Gute Betriebsqualität. In Ihrem Deutsch heißt das jetzt halt „Premium“. Ich finde den Begriff furchtbar. Für mich ist ein Zug, der pünktlich ankommt, nicht „Premium“, sondern es ist das, wofür ich eine Fahrkarte kaufe.

(Beifall)

Ziel also klar verfehlt. Hier könnte ich jetzt aufhören, denn jetzt müssten Sie sich ziemlich anstrengen. Um nämlich auf „Premium“ zu kommen, müssten Sie sehr viel tun. Die Abstände sind groß. Hier geht es um Sekunden. Durchschnittliche Sekundenveränderungen bewirken bereits Veränderungen der Einschätzung. Es ist also nicht so, dass da jetzt drei oder vier Minuten Reserve sind, sondern die Grenzen lie-

gen im 30-Sekunden-Abstand oder in einem Abstand von einer Minute für die durchschnittlichen Verspätungen und den Verspätungsabbau. Es kommt bei dieser Simulation buchstäblich auf jede Sekunde an.

Ihr Zitat:

49 Ankünfte im Hauptbahnhof Stuttgart in der am meisten belasteten Stunde [...] können mit wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität abgewickelt werden.,

heißt - Zitat SMA; von Herrn Kefer schon als „bestanden“ in die Welt hinausposaunt, bevor er das Zitat hatte - „wirtschaftlich optimal“. Das ist nicht „gut“, sondern nur „befriedigend“, und damit sind Sie am Stresstest gescheitert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das müssen wir mal sagen: „Wirtschaftlich optimal“ heißt: Verspätung wird nicht abgebaut.

Boris Palmer (Projektgegner): So ist es. Sie bleibt so, wie sie ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist aber auch nicht „befriedigend“, Herr Palmer.

Boris Palmer (Projektgegner): Doch, in der alten Definition.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist sehr unbefriedigend.

Boris Palmer (Projektgegner): Ach so, dann - -

(Heiterkeit)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Für den Kunden ist das sehr unbefriedigend.

Boris Palmer (Projektgegner): Für den Kunden ist es unbefriedigend. -

Peter Hauk (Projektbefürworter): Darf ich noch einmal nachfragen, weil Sie eben auch sagen, Unpünktlichkeiten werden aufgebaut, jedenfalls nicht abgebaut? - Wenn ich Herrn Stohler vorhin aber richtig verstanden habe, werden Unpünktlichkeiten derzeit abgebaut, und zwar vor allen Dingen im Bahnhof. Lediglich auf den Zu- und Ablaufstrecken verringert sich der Abbau etwas. Aber in der Summe baut der Bahnhof Unpünktlichkeiten ab und vergrößert sie nicht. So habe ich Herrn Stohler verstanden.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Hauk, Sie werden noch zwei, drei Kapitel warten müssen, dann kann ich es Ihnen erklären. Ich werde darauf zu sprechen, und zwar im Detail.

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Die Frage war eigentlich an Herrn Stohler gerichtet!)

- Es ist aber nicht üblich, dass man hier das Wort ergreift und jemanden fragt, der nicht die Präsentation macht. Das können Sie nicht wissen, weil Sie das nie angeguckt haben. Sie haben das nicht angeguckt, das können Sie nicht wissen, Herr Hauk!

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein, nein, jetzt gehen wir nicht so persönlich miteinander um! Das hat doch gar keinen Wert. Manchmal reden wir so, als würden wir das Weiße im Auge des Feindes sehen. Herr Hauk hat ja eine richtige Bemerkung gemacht, hat eine Frage gestellt. Allerdings müsste man erläutern, was Sie da gemeint haben, und ob Herr Stohler das auch so gemeint hat. Aber Sie sagen, Sie kommen darauf zurück?

Boris Palmer (Projektgegner): So ist es.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, dann können wir die Antwort auf die Frage von Herrn Hauk solange zurückstellen.

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Okay!)

Boris Palmer (Projektgegner): Gut. - Also, Sie sagen, das ist „nicht befriedigend“, aber wie man hier sehen kann, hat die Bahn früher gleichbleibende Verspätungen als „befriedigend“ angesehen, und jetzt nennt sie das schon „wirtschaftlich optimal“.

Wir könnten hier aufhören, aber Tatsache ist: Wenn man das Gutachten im Detail liest, dann kommt es immer wieder zu einer Formulierung: „Hier wird die Betriebsqualität noch schlechter“, wenn man einen Fehler, den Sie ins Modell eingebaut haben, korrigiert. Ich muss zugeben, Herr Dr. Kefer, Sie waren im Einbauen von Fehlern in das Modell enorm erfinderisch - oder Ihre Leute oder wer auch immer. Wir haben lange gebraucht, um die alle zu verstehen.

Der Gutachter testiert im Stresstest zahlreiche Mängel, Herr Stohler sagt „Kleinigkeiten“.

Versuchen wir einmal, die „Kleinigkeiten“ zu analysieren! Es sind 60 Verstöße gegen Regeln und Vorgaben dokumentiert - 60 Einzelverstöße. Jeder für sich hat eine Bedeutung. 46 dieser Verstöße könnten durch Nachbesserungen korrigiert werden. Und immer sagt der Gutachter: Wenn ihr das in eurem Modell tut, dann wird die Betriebsqualität schlechter. 46 mal hier eine Sekunde, da eine Sekunde, da eine Sekunde. Damit führt das Gesamtergebnis zu einer Unsicherheit, die der Gutachter im Kleingedruckten selbst erkannt hat. Sie sehen hier: Immer wenn „SMA:“ steht, dann ist es ein Zitat aus dem Gutachten. Da werden jetzt noch 30 folgen; es geht leider nicht anders. Dieses Zitat ist sehr wichtig, weil es auch die Formulierungskünste von Herrn Stohler zeigt:

Mit Umsetzung aller geforderten, aber nun noch nicht eingeflossenen Nachbesserungen ist zwar eine weitere Verschlechterung der Betriebsqualität zu erwarten.

Darüber gibt es also keinen Streit. - Die Frage ist: Wie groß ist sie?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Leute wissen immer noch nicht, was Sie verlangen. Sie verlangen, dass der Bahnhof Premiumqualität hat?

Boris Palmer (Projektgegner): So ist es. - Ich gehe noch einmal zurück. Wir haben mit Ihnen „gut“ ausgemacht - Sie erinnern sich daran auch sehr gut -: Premium ist von uns verlangt. Der Gutachter sagt, Premium ist nicht zu erreichen, nur „wirtschaftlich optimal“. Dann wären wir fertig.

Ab diesem Zeitpunkt versuche ich nachzuweisen, dass „wirtschaftlich optimal“ nicht einmal gilt, sondern dass die Gesamtnote - wenn man das Gutachten zu Ende liest - in dieser Tabelle rot wird, also „mangelhaft“. Das muss ich leider tun, damit der Abstand zwischen dem Anspruch „Premium“ und der Realität „mangelhaft“ deutlich wird.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Eine kleine Anmerkung! - Darauf möchte Herr Geißler hinaus. In den Vereinbarungen von Dezember 2001, in den Anforderungen zum Stresstest, steht „gute Betriebsqualität“, und die „gute Betriebsqualität“, auch nach der Abbildung, die Boris Palmer vorgelegt hat, ist eben die Premiumqualität.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können wir vielleicht einmal die Schulnoten weglassen? Das variiert ja. Nach allgemeinem Sprachgebrauch, ist das, was Sie „befriedigend“ nennen, für den normalen Menschen „mangelhaft“. - Denn, klar, wenn das nicht abgebaut wird, und der Kunde verpasst seinen Zug in Karlsruhe, dann empfindet er das als einen großen Mangel. Wir müssen doch sagen, worum es geht, also das mit den Verspätungen.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich bin mit Ihnen einverstanden, aber Sie hängen die Latte jetzt noch höher als ich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: So?

Boris Palmer (Projektgegner): Ich wäre bereit, mit der linken Spalte zu leben und ein „gut“ zu akzeptieren. Sie sagen, mit der Spalte können Sie auch nicht leben, weil „zufriedenstellend“ schon „mangelhaft“ ist. So hart wäre ich nicht. Aber ich will, dass dieses „gut“ nachgewiesen wird - nicht mehr und nicht weniger. So hatten wir es vereinbart. „Gut“ heißt: Diese Milliarden Euro teure Infrastruktur kann Verspätungen abbauen. Das ist doch nicht zu viel verlangt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein, das ist ja in Ordnung.

Boris Palmer (Projektgegner): Gut.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das verlangen wir auch von einem Bahnhof, wenn er jetzt „gut“ sein soll im allgemeinen Sprachgebrauch, dass bei ihm Verspätungen abgebaut werden können. Das kapiert doch jeder Mensch. Wenn Verspätungen nicht abgebaut werden können, weil die Infrastruktur nicht ausreicht oder irgendetwas anderes, dann kann kein Mensch das als „gut“ empfinden.

Boris Palmer (Projektgegner): So ist es.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann ist es halt „mangelhaft“ oder „unbefriedigend“ oder was weiß ich.

(Beifall - Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Aber er baut ab! Er baut die Verspätung ab! Das ist Fakt!)

Boris Palmer (Projektgegner): Warten Sie es ab. Das tut er nicht. In der Sprache des Gutachters ist es eben nicht „gut“,

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Also, ich hätte jetzt doch noch an Herrn Palmer eine Frage!)

sondern „wirtschaftlich optimal“. So steht es im Gutachten. Mit dem Gutachten müssen wir uns befassen. Sie haben gerade „wirtschaftlich optimal“ als „mangelhaft“ übersetzt. So weit gehe ich nicht. „Wirtschaftlich optimal“ heißt: Verspätungen können nicht abgebaut werden, sagten Sie gerade.

(Zuruf: Das ist ein Mangel!)

Das ist ein Mangel. Aber der Gutachter sagt: So ist es. Das müssen wir jetzt einfach zur Kenntnis nehmen. Verspätungen können nicht abgebaut werden.

Nur ist meine These, die ich gerne erläutern würde, dass das noch nicht einmal die ganze Wahrheit ist. Denn es ist viel schlimmer als nur „wirtschaftlich optimal“. Da wollte ich anknüpfen.

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Herr Palmer, gestatten Sie eine Frage an Sie zum aktuellen Stand Ihres Vortrags?)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich muss hier nachfragen: In der Vordiskussion ist immer wieder gesagt worden – Herr Becker, Sie können sich daran erinnern –: Bei dem Bahnhof können Verspätungen doch abgebaut werden. Vielleicht kann man mal sagen, wo das steht. Dann kann man das jetzt vielleicht mal weiterführen. Da brauchen wir ja nicht eine Textkritik zu machen. – Bitte schön, Herr Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Eine kurze Anmerkung, Herr Palmer. Das, was als Gesamtergebnis herauskommt und was von SMA, Herrn Stohler, als „stabil“ bezeichnet wurde, ist, dass es zu einem leichten Aufbau der Verspätungen in den Zulaufstrecken kommt, zu einem wesentlichen Abbau der Verspätungen im Bahnhof und dann wieder zu einem leichten Aufbau in den Ablaufstrecken. Es kommt insgesamt zwischen Einbruch- und Ausbruchstelle zu einem Abbau von Verspätungen.

Übrigens noch ein kleiner Hinweis am Rande. Das, was neu gebaut wird, ist der Bahnhof. Der baut Verspätungen ab. Das, was heute existiert, sind die Zu- und Ablaufstrecken, und die sind so, wie sie sind. Das bedeutet, die neue Infrastruktur baut ganz eindeutig Verspätungen ab.

(Beifall)

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Geißler, ich kann ja verstehen, dass Ihnen der Punkt wichtig ist, und unterstütze das auch sehr. Ich bitte jetzt aber um Folgendes: Herr Rockenbach hatte ein paarmal fachliche Nachfragen ausschließlich an Herrn Stohler gerichtet. Wir haben uns dessen Vortrag angehört, ohne an Detailpunkten zu diskutieren. Ich bitte jetzt sehr darum, dass wir jetzt doch Herrn Palmer seinen Vortrag – denn der hat ja auch einen logischen Aufbau und will zu einem Ergebnis hinführen – machen lassen, ohne ihn durch dauernde Querdiskussionen zu unterbrechen.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich bin gern bereit, an dieser Stelle noch einmal einzusetzen, Herr Dr. Kefer. Das Gutachten, das Testat, das hier vorliegt, sagt genau, wie Sie es darstellen: Wenn man all die Mängel, auf die jetzt erst noch komme, ausblendet, dann gibt es im Zulauf bereits Verspätungsaufbau, im Bahnhof Verspätungsabbau und im Ablauf wieder Verspätungsaufbau. Aber Sie haben leider zwei Dinge übersehen.

Erstens: Der Verspätungsabbau im Bahnhof gelingt dadurch, dass Sie in einem Durchgangsbahnhof – Sie haben uns immer erzählt, Sie brauchen den Durchgangsbahnhof, damit man da schnell durchfahren kann – Haltezeiten von z. B. elf Minuten vorsehen, wie wir es vorhin im Beispiel von Herrn Stohler erfahren haben. Wenn ein Zug elf Minuten im Bahnhof stehen soll – in dieser Zeit kann er im Kopfbahnhof auch wenden –, dann ist das Argument für den Durchgangsbahnhof entfallen. Mit diesem Trick erreichen Sie eine scheinbare Verbesserung der Betriebsqualität. Aber wir werden nachher noch sehen: Das geht nur, wenn dann immer zwei Züge an einem Gleis stehen, weil Sie mit acht Gleisen halt nicht so viele Züge elf Minuten stehen lassen können. Sie haben hier ein Konstrukt aufgebaut, das bei näherem Hinsehen Ihr Projekt selbst infrage stellt, weil es das Gegenteil dessen erreicht, was Sie wollen.

Zweitens: Die Zulaufstrecken, die Ihnen Probleme verursachen, bauen Sie zu erheblichen Teilen neu. Die Tunnelstrecken – 33 km – sind alle neu. Wollen Sie mir jetzt erzählen, die bestehen alle schon? Sie bauen die Neubaustrecke am Flughafen, Sie bauen die eingleisigen Filderabschnitte. Das sind alles Neubaustrecken, und diese

verursachen Verspätungen. Der Ablauf und der Zulauf verursachen Verspätungen. Da können Sie nun wirklich nicht behaupten, das liegt alles an der maroden alten Eisenbahninfrastruktur; die macht Ihnen das Ergebnis kaputt, und Ihr schöner neuer Bahnhof ist eigentlich der große Fortschritt. Das ist durch das Gutachten und die Realität in keiner Weise gedeckt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stohler, wenn Sie etwas sagen wollen zu dem, was hier vorgetragen wird, dann tun Sie das bitte.

Werner Stohler (SMA): Eine Bemerkung zur Fahrplankonstruktion. Wir haben die Fahrpläne koordiniert. Es gibt ein Fahrplankonzept des Fernverkehrs – das habe ich erläutert – zwischen Hamburg und München und Berlin und Basel, das überlagert wird von einem groben Bestellkonzept der Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg. Die ganze mehrjährige Vorlaufarbeit bestand darin, diesen neuen Durchgangsbahnhof zur Kenntnis zu nehmen, fahrplanmäßig alles durchzuplanen und dabei ein Maximum an Vorteilen, die der heutige Fahrplan dem heutigen Fahrgast bietet, beizubehalten.

Das gelang in weiten Teilen, indem der Durchgangsbahnhof nicht für kurze Aufenthalte genutzt wurde, sondern indem man im Durchgangsbahnhof die Aufenthalte etwas verlängert hat, damit man auf der anderen Seite zu der richtigen Minute auf die Strecke kam, um zu der richtigen Minute am richtigen Ort Anschlüsse zu machen. Das war die Strategie des Nahverkehrsfahrplans.

Diese Strategie deckt sich jetzt mit Vorteilen der Betriebsstabilität. Der vom Land zu bestellende Fahrplan hilft mit, die Betriebsstabilität des gesamten Systems zu halten.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich bin völlig einverstanden. Aber vielleicht darf ich doch fortfahren, denn es zeigt sich, dass wir jetzt in ein Gespräch kommen, ohne dass der Vortrag zu Ende gebracht werden kann. Was Herr Stohler sagt, stimmt, und es bestätigt, was ich gesagt habe.

Der Fahrplan ist so konstruiert, dass es wenig Züge gibt, die schnell durchfahren, sondern sie halten lange im Tiefbahnhof. Damit ist ein zentraler Grund für den Durchgangsbahnhof entfallen, denn dann bin ich bei Fahrten über den Bahnhof hinaus auch nicht schneller, als wenn ich einen Kopfbahnhof hätte.

(Christian Becker [Projektbefürworter]: Quatsch!)

– Entschuldigung, das können Sie ja an Ihren Fahrzeiten überprüfen.

Aber der Punkt, über den wir jetzt gerade reden – und da hat ja interessanterweise niemand widersprochen –, ist: Bei aller Sophistik, Herr Dr. Kefer, die Sie anwenden – Sie teilen das Ergebnis auf in mehrere Unterabschnitte und sagen: da sind wir aber besser, da bauen wir ab, da kommt dann was dazu, und da ist dann die alte Infrastruktur schuld –, müssen Sie, wenn es so wäre, eben auch mit der alten Infrastruk-

tur Ihren Bahnhof bauen, denn Sie haben kein Geld, um alles abzureißen und neu zu machen. Die Kombination zählt.

Das Gesamturteil ist ein Zitat. Wenn Sie sich jetzt melden und sagen: „Das Zitat ist falsch“, dann ziehe ich zurück. Aber das Zitat ist korrekt. Es lautet: „Gesamturteil: wirtschaftlich optimal.“ Das ist das Testat von SMA. Und „wirtschaftlich optimal“ – das haben wir jetzt lange und ausführlich diskutiert – ist nicht „gut“. „Wirtschaftlich optimal“ ist nicht die vorgesehene Stufe.

Johannes Bräuchle [Projektbefürworter]: Das bleibt eine Behauptung wie eine Gebetsmühle. Ich habe auch genügend Gebetsmühlen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Hallo, Herr Bräuchle, ich grüße Sie herzlich.

Boris Palmer (Projektgegner): Das ist nun keine Gebetsmühle, sondern das ist für jeden schriftlich nachlesbar, wobei ich in Bezug auf Gebete natürlich nicht so viel Sachverstand habe wie Sie, Herr Pfarrer. Das muss ich zugeben.

Die Ausgangsbewertung lautet „wirtschaftlich optimal“. Dieses Testat steht unter einem Vorbehalt von Prüfbemerkungen. In dem Zitat steht unten der Satz, den ich schon vorgelesen habe: Es ist eine weitere Verschlechterung dieser Betriebsqualität „wirtschaftlich optimal“ zu erwarten. Dann kommt ein Satz, der interpretationsbedürftig ist:

Eine deutliche Verschlechterung insbesondere mit stark steigenden Folgeverspätungen („Kippen“ des Modells) ist jedoch nicht absehbar.

„Nicht absehbar“ heißt, dass es möglich ist; Sie sehen es noch nicht. Sie hätten genauso gut schreiben können, Herr Stohler: „... ist möglich, und deswegen muss sie ausgeschlossen werden.“ Das wäre auch richtig.

Wir gehen jetzt dieser Bemerkung nach und finden heraus: Eigentlich ist es doch absehbar, aber Sie haben immer rechtzeitig aufgehört hinzuschauen.

Was sind die Punkte, um die es geht? Zunächst einmal die Punkte aus Sicht der Fahrgäste. Diese Punkte versteht man leichter, Herr Dr. Geißler.

Die Pünktlichkeit der S-Bahn gerät bei Ihrem Fahrplan- und Infrastrukturkonzept dramatisch unter die Räder. Sie unterstellen nämlich 30 Sekunden Haltezeiten in Stuttgart Hauptbahnhof (Tief). Heute weiß man schon, dass dort 55 Sekunden notwendig sind. Es geht nicht anders bei den immensen Fahrgastmengen, die dort abzuwickeln sind.

SMA schreibt hier – was Sie da jetzt eingerahmt sehen, ist immer ein Zitat aus dem Gutachten; es ist die Quelle angegeben, der Steckbrief, damit das alles nachgeprüft werden kann; ich kann Ihnen nicht alle Zitate vorlesen, aber jede Aussage ist mit ei-

nem Zitat belegt –:

Die S-Bahn-Stammstrecke

– Herr Dr. Geißler, das ist der Teil, wo alle S-Bahnen gemeinsam verkehren, alle sechs Linien, der wichtigste Teil dieser Infrastruktur –

ist nahe an einem kritischen Zustand [...] Bei der S-Bahn bleiben auch nach der Sensitivitätsbetrachtung

– also nach diesem Versuch, die Fehler zu korrigieren, und dann nochmals zu rechnen –

Unklarheiten bestehen [...] Dies lässt die Reaktion der S-Bahn in der Simulation als optimistisch erscheinen.

Obwohl sie in einem kritischen Zustand ist.

SMA hat dann selber gemerkt, dass man nicht mit 30 Sekunden Haltezeit in Stuttgart Tiefbahnhof rechnen darf, und hat versucht herauszufinden, was passiert, wenn die S-Bahn dort 48 Sekunden halten muss. Das Ergebnis ist dramatisch.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das versteht niemand. Ich muss hier eingreifen.

Boris Palmer (Projektgegner): Was verstehen Sie nicht?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Mit dieser Sensitivitätsbetrachtung.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Wir verstehen das alle, Herr Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein, das geht nicht.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich versuche es noch einmal.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn ein Zuschauer das liest, versteht er es nicht. Ich habe doch gar nichts dagegen, dass Sie das vorlesen.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich versuche es noch einmal.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber versuchen Sie es doch einmal so zu sagen, dass die Leute das kapiieren.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich versuche es gern noch einmal. Es ist halt leider kompliziert. Der Begriff Sensitivitätsbetrachtung ist – das sehen Sie an der Umrandung – Teil eines Zitats. Ich kann also nicht umgangssprachlich etwas hinschreiben, weil ich dann das Zitat verfälsche. Ich kann nur erklären, was damit gemeint ist.

Sensitivitätsbetrachtung heißt: SMA hat eine Reihe von Problemen erkannt und sich dann die Frage gestellt: Wenn man diese Probleme im Modell löst, also diese Fehler beseitigt oder bestimmte Stellschrauben anders einstellt, wie reagiert dann das Modell? Das nennt man mathematisch eine Sensitivitätsbetrachtung. Also wie sensibel reagiert das Modell auf diese Änderungen?

Eine dieser vielen Sensitivitätsbetrachtungen versucht herauszufinden, was passiert, wenn die S-Bahnen nicht – wie im Standardmodell, das zum Ergebnis „wirtschaftlich optimal“ führt, unterstellt – 30 Sekunden im Tiefbahnhof halten, sondern 48 Sekunden. 48 Sekunden sind in der Hauptverkehrszeit der Wert, der heute real gemessen wird. Das können ja nun Zehntausende Leute überprüfen, ob die S-Bahnen dort unten nach 30 Sekunden weg sind.

Wenn man nun diese 48 Sekunden nimmt, dann sagt SMA – das steht in dem Rahmen unten rechts –:

Die Ergebnisse zeigen, dass sich das S-Bahn-System mit diesen Annahmen im Bereich der Stammstrecke in einem kritischen Bereich befindet.

„Kritisch“ heißt, es droht ein Verspätungskollaps. Das ist die Übersetzung von „kritisch“.

Dieses Ergebnis geht in die Gesamtnote nur indirekt ein, weil die Aufgabe nicht war, die S-Bahn zu überprüfen. SMA hat das korrekterweise gemacht und kommt dann zu diesem Resultat.

Nun muss man aber wissen – Herr Lieb kann, wenn Sie wollen, erklären, wie das zusammenhängt –, dass es zwischen dem Tiefbahnhof und der S-Bahn einen Zusammenhang gibt, der deren Qualität beeinflusst. Das ist die Länge der Stammstrecke und ein sogenannter Linientausch auf dem Weg nach Stuttgart. Das bedeutet, dass Stuttgart 21 das in dieser Region deutlich wichtigere Verkehrsmittel, nämlich die S-Bahn, für die Herr Bopp und Frau Wopperer zuständig sind, in einen Verspätungszustand drückt, der nicht korrigierbar sein wird. Wenn wir das so machen, ohne etwas zu ändern, dann haben wir bei angeblich wirtschaftlich optimaler Qualität des Tiefbahnhofs eine S-Bahn, die ständig unpünktlich ist. Wir wollen das nicht, und wir fragen uns, wie Sie das vertreten können, wenn es im Testat eindeutig so steht.

Heutige Anschlüsse im Land gehen verloren. Zitat dazu:

Die Anschlüsse sind prinzipiell eingehalten.

Es heißt immer „prinzipiell“. „Radio Eriwan“, sagt der Minister.

Ausnahmen bilden Aalen [...] sowie Vaihingen.

Allerdings haben wir vorher gesehen, dass der Untersuchungsraum begrenzt ist.

Wenn man über den Untersuchungsraum hinausblickt, dann stellt man fest – wir haben sicher nicht alles gefunden –, dass es viele weitere Anschlussverluste gibt. Man kommt also mit dem Zug aus Stuttgart an, und der Anschluss, der heute im Fahrplan besteht, ist schon weg. Das ist hier nur cursorisch aufgeführt. Ich muss nicht auf jeden einzelnen Punkt eingehen, obwohl ich gerne erklären würde, wie oft ich nach Tübingen fahre und die Ammertalbahn dabei benutze und wie sehr es mich ärgern würde, wenn dieser Anschluss systematisch im Fahrplan zerstört würde.

Züge können nicht dort fahren, wo sie gebraucht werden. Wo sie gebraucht werden, hat das Land schon vor dem Regierungswechsel klar definiert: da, wo die Fahrgäste fahren wollen. Das ist die Grundlage des Landesfahrplans. Wenn man dann aber genau hinschaut, findet man im SMA-Testat, dass das nicht geht. Drei Züge sind vorgesehen gewesen – dafür gibt es Fahrgastnachfrage – von Tübingen über Reutlingen und Wendlingen über die Wendlinger Kurve zum Flughafen und weiter nach Stuttgart. Diese drei Züge waren eine klare Anforderung. SMA sagt: Das geht nicht. Entgegen dem Wunsch des Landes geht das nicht. Sonst müssen wir eine neue Planfeststellung machen – Sie haben eine fertige Genehmigung für die kleine Kurve – und eine große Wendlinger Kurve bauen. SMA traut sich nicht, zu sagen: „Ihr verfehlt die Vorgaben“, sondern SMA lässt das völlig offen und sagt: „Wenn man zwei Züge haben will, geht es; wenn man drei Züge haben will, geht es nicht.“ Es ist aber nicht mehr die Frage, ob man drei Züge haben will. Das ist Planungsgrundlage. Das haben Sie immer versprochen. Das können Sie jetzt nicht herausstreichen, wenn Sie bei der Simulation merken, dass es nicht geht.

Eindeutige Aussage von SMA:

Die Führung eines zusätzlichen Zugpaares von Tübingen über den Flughafen nach Stuttgart löst den Bau der großen Wendlinger Kurve aus.

Übrigens schlappe 70 Millionen € Mehrkosten.

Die Züge fahren ungleichmäßig. Ich glaube, es ist für jeden einsehbar, dass es ärgerlich ist, wenn man zur Minute 0 und dann fünf Minuten später einen Zug in die gleiche Richtung und in die gleiche Stadt hat und dann 55 Minuten nichts fährt.

Genau das hat SMA testiert, allerdings nur indirekt über die Fahrplanbegutachtung. Wenn man nämlich den Untersuchungsraum bis nach Pforzheim erweitert und schaut, wie dort die Abfahrtszeiten nach Stuttgart sind, dann stellt man fest, dass genau das eintritt: Im Abstand von 5 Minuten fahren zwei Züge nach Stuttgart, und dann fährt 55 Minuten nichts. Ein solcher Fahrplan ist unwirtschaftlich. Ihn richtig einzubauen führt zur Abwertung der Betriebsqualität, weil Sie dann andere Trassenkonflikte bekommen. Sie haben das bewusst gemacht. Wenn zwei Züge direkt hintereinander fahren, entsteht ein sogenanntes Bündel, und dann steigt die Kapazität eines Eisenbahnsystems. Das kann man an der Rheinschiene gut beobachten. Da fahren immer zwei ICEs im Abstand von zehn Minuten, und dann fährt 50 Minuten nichts, nicht weil es toll wäre, dass man 50 Minuten auf den nächsten

ICE warten muss, sondern weil es nicht geht, im Halbstundentakt zu fahren. Das würde Sie zu viel Kapazität auf der hoch belasteten Rheinstrecke kosten. Genau das machen Sie hier, um die Kapazität scheinbar zu erhöhen.

Drei Fernzüge müssen in der Spitzenstunde entfallen. Das ist nun sehr bemerkenswert. Wir haben es ja mit der sogenannten Magistrale für Europa zu tun. Wenn Sie 49 Züge abwickeln wollen – ich lese das Zitat jetzt nicht vor –, dann muss interessanterweise der TGV aus Paris entfallen. Für den gibt es keinen Platz mehr auf der Infrastruktur, weil er zu lang ist. Sie wollen die Bahnsteige immer mit zwei Regionalzügen gleichzeitig belegen, um das Ziel 49 Züge zu erreichen. Damit Sie das regelmäßig machen können, streichen Sie Intercityzüge und TGV-Züge. Ergebnis: Sie haben eine scheinbar verbesserte Leistungsfähigkeit.

Herr Stohler, ich weiß, dass Sie sagen, das ließe sich korrigieren. Aber Sie müssten es im Modell eben nachbilden, um herauszufinden, wie groß der Effekt ist.

Werner Stohler (SMA): Wir simulieren die Morgenspitzenstunde.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich weiß.

Werner Stohler (SMA): Um 7:30 Uhr kommt kein TGV aus Paris an. Es wird auch nie um diese Zeit einer ankommen, weil die Pariser nicht solche Frühaufsteher sind wie vielleicht die Menschen in anderen Ländern. Also diese Trasse ist zu dieser Stunde frei.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Stohler, das stimmt. Aber der TGV könnte ja von Straßburg starten und in etwas weniger als einer Stunde und 20 Minuten – so lange braucht er üblicherweise – nach Stuttgart fahren. Dann würde man dort kurz nach 6 Uhr beim Europäischen Parlament einsteigen und wäre um halb acht zum Termin in Stuttgart. Die Trasse ist sehr sinnvoll. In Paris würde man nicht starten. Sie fahren Ihre ICEs ja immer von den Zwischenbahnhöfen am Morgen los, und nicht nur in Hamburg. Dann fährt fünf Stunden keiner in Frankfurt ab. Genau das könnte hier passieren.

Herr Stohler, was noch wichtiger ist: Für die Intercityzüge, die gestrichen sind, gilt Ihr Argument nun wirklich nicht. Die sind rappellvoll. Die gibt es heute schon, und die fallen einfach weg. Zwei Intercitys werden gestrichen, weil sie zu lang sind und Ihnen die Kapazität im Bahnhof reduzieren würden. Ein solcher Fahrplan ist doch nicht sinnvoll.

Warum wollen Sie ernsthaft so etwas machen, Herr Dr. Kefer? Wozu soll es gut sein, die Leute an den Bahnsteigen stehen zu lassen, langsame, halb so große Regionalzüge einzusetzen, nur damit Sie 49 Züge in den Tiefbahnhof bekommen? Das ist doch eine merkwürdige Vorgehensweise. – Das sehen Sie auch so. Sehr gut.

(Heiterkeit)

Dann machen wir weiter bei den kritischen Punkten aus Sicht des Bahnbetriebs. Das waren jetzt die Effekte für die Fahrgäste.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Darf ich mal eine Frage stellen?)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, natürlich. Die Leute werden immer verwirrter.

(Zurufe: Wir auch!)

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Wir auch. – Herr Palmer, das, was hier gerade passiert, speichere ich für mich ab im Reich der Fabel. Wir haben im Regionalverkehrsbereich aufgesetzt auf einen Fahrplan, der vom Land kommt und der gemäß Grundsätzen erweitert worden ist, die von Ihnen kommen. Dazu hat Herr Stohler ein Testat gegeben. Dazu erklären Sie heute, dass das alles nicht geht.

Boris Palmer (Projektgegner): Nein, das tue ich nicht.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Natürlich. Sie ziehen Behauptungen heraus, die schlichtweg nicht stimmen. Ihre 48 Sekunden mit der S-Bahn stimmen nicht. Es sind heute 30 Sekunden, und die S-Bahn fährt mit einer Pünktlichkeit von 98 bis 99 % – heute mit diesen 30 Sekunden. Das können Sie nachmessen. Das sind alles Behauptungen, die hier aufgestellt werden mit einem einzigen Ziel, Herr Palmer: Sie wollen das irgendwie zerfränzeln.

Wir haben einen Regionalfahrplan; der kommt vom Land. Wir haben aufgesetzt auf etwas, was von Ihnen kommt. Beim Fernverkehr unterstellen Sie gerade, dass wir keine Lust haben zum Geldverdienen, dass wir doch auch einen TGV von Straßburg einsetzen könnten zu einem Zeitpunkt, wo er schlichtweg bislang noch nie irgendwo Geld verdient hat, dass da Züge doch hineinkommen könnten, dass wir wild durchgestrichen hätten usw. Herr Palmer, das ist Wolkenkuckucksheim. Das hat keine Basis. Da gibt es keine Betrachtungen, keine Hinterlegungen, da gibt es nichts. Das sind schlichtweg Behauptungen.

(Zuruf: Das ist ein Zitat aus dem Gutachten!)

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Kefer, ich würde vorschlagen, dass ich meinen Vortrag zu Ende führen darf. Die Diskussion kommt eigentlich immer danach.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Sie können jetzt noch stundenlang so weitermachen, aber das können wir uns sparen.

Boris Palmer (Projektgegner): Sie können, nachdem Sie „Bestanden!“ gerufen haben, die Kritik jetzt einfach nicht anhören.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Schon was Sie fürs Rheintal gesagt haben, ist schlicht verkehrt!)

– Gut. Wir sind ja auch nicht im Rheintal. Dann nehme ich das zurück, obwohl ich weiß, dass es stimmt. Könnten wir – –

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Warum nehmen Sie es denn dann zurück?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, ich sehe schon, dass Sie etwas im Zusammenhang vortragen wollen. Das ist völlig richtig. Aber es gibt einfach Komplexe, wo Sie selber Fragen aufwerfen, die von der Bahn anders gesehen werden, und dann muss man darauf antworten können.

Boris Palmer (Projektgegner): Das tue ich jetzt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wenn das am Ende Ihres Vortrags geschieht, wissen die Leute ja gar nicht mehr, um welche Komplexe es sich handelt. Der Faktencheck besteht darin, dass wir Komplex um Komplex abhandeln. Das ist auch in Ihrem Interesse.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, wir hatten dafür ein bewährtes Verfahren: Der Vortrag wird gehalten, und dann wird anhand der Folien untersucht, wo die Probleme und Widersprüche sind. Das fände ich ein gutes Verfahren auch für den heutigen Tag. Wir könnten ja nachher darauf zurückkommen. Mir ist bei früheren Folien auch einiges aufgefallen, wo ich etwas zu kritisieren hätte.

Aber ich will auf Herrn Dr. Kefer antworten. Wenn ich Intercityzüge suche, die es heute gibt, dann ist das nicht fantasiereich, sondern Realität. Tatsache ist, von SMA dargestellt: Diese Intercity-Fahrplanlagen sind in Ihrer Spitzenstunde gestrichen. Es wird auch von SMA testiert, dass es die Betriebsqualität verschlechtern kann, wenn man sie wieder einbaut. Das steht da drin.

Über den TGV können wir lange streiten. Aber Sie haben uns doch immer schöne farbige Bilder gemalt, wie toll das wird mit der Magistrale für Europa und welche enorme Bedeutung diese hat.

(Zuruf von Martin Rivoir [Projektbefürworter])

– Entschuldigung, lieber Kollege Rivoir. Ich glaube, wenn man in Ulm wohnt und einem gesagt würde, es ist zuviel verlangt, dass man mit einem Fernzug morgens um halb acht in Stuttgart sein kann – – Das ist doch völlig normal. Der erste ICE verlässt Stuttgart vor 6 Uhr. Und das wollen wir hier auch.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte jetzt unterbrechen, Herr Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender, Sie können nicht unterbrechen. Nur ich kann unterbrechen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Dann müssen Sie Ihren Job machen, Herr

Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist denn jetzt?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Wir messen gerade mit unterschiedlichem Maß. Ich möchte wirklich vonseiten des Aktionsbündnisses aussagen, dass das keine gleichmäßige Behandlung ist. Wir hätten bei den Ausführungen von Herrn Stohler zu jedem einzelnen Themenkomplex sehr viel sagen können. Wir haben bis auf vier Nachfragen von Herrn Rockenbauch, die kurz zu beantworten waren, inhaltliche Nachfragen nicht gestellt und haben uns das in Ruhe angehört. Jetzt lassen Sie zu, dass der Versuch unternommen wird, jeden Aussagekomplex von Herrn Palmer zu unterbrechen und in der Diskussion zu zerfleddern, sodass man den Gesamtzusammenhang des Vortrags verliert. Ich bitte Sie herzlich, uns die gleiche Chance einzuräumen wie Herrn Stohler von SMA.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender, diese Schilderung der Gefechtslage ist einfach nicht richtig.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Das ist eigentlich Ihr Job, Herr Geißler, das zu machen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das mache ich schon richtig; glauben Sie mir das.

Ich bin hier der Anwalt der Leute, die zuschauen. Es liegt ja in seinem Interesse, wenn das, was er sagt, von den Leuten draußen auch verstanden wird. Darum geht es mir. Natürlich können Sie so weitermachen. Aber ich sage Ihnen mit absoluter Sicherheit voraus, dass 75 % Ihrer Ausführungen dann von den Leuten nicht verstanden werden.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Geißler, Sie waren vorhin bei Herrn Stohler nicht da. Da wäre das vielleicht das Gleiche gewesen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment, Herr Rockenbauch! Sie können zwar immer gut dazwischenrufen, ...

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Aber so geht es nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: ... aber ich kann das noch besser. Jetzt lassen Sie das mal.

Ich versuche ja, eine befriedigende Lösung zu finden. Deswegen machen wir es mal so: Jetzt tragen Sie mal Folie für Folie vor, und die andere Seite merkt sich die Folie, die möglicherweise fragwürdig ist oder, was weiß ich, wie man das sagen soll. Aber wir warten nicht bis zum Ende, sondern wir machen nach der vierten oder fünften Folie eine Pause, und dann stellen wir die Fragen.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Nein!)

Danach macht Herr Palmer wieder weiter. Wären Sie damit einverstanden?

Boris Palmer (Projektgegner): Kapitelweise.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Kapitelweise. Okay. Dann machen wir es kapitelweise.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich habe hier fünf Kapitel, und dann können wir meinetwegen nach einem Kapitel, wenn Sie das so wünschen, einhaken.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stopper, was wollen Sie?

Jochen Stopper (Projektgegner): Ich wollte es nur kurz an einem Beispiel deutlich machen. Den Begriff Sensitivitätsanalyse hat vorhin Herr Stohler in seinem Vortrag ausführlich behandelt. Da hat niemand unterbrochen. Als jetzt Herr Palmer „Sensitivitätsanalyse“ verwendet hat, haben Sie gesagt: Das versteht kein Mensch. Das ist eine Ungleichbehandlung, und das dürfen wir nicht zulassen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment! Stopp, Herr Stopper! Das hat einen ganz einfachen Grund: Als Herr Stohler das vorgetragen hat, war ich draußen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Da hätten Sie noch was lernen können.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da war keiner da, der diese sinnvolle Nachfrage gestellt hat. Wenn ich da gewesen wäre, hätte Herr Stohler dieselbe Frage bekommen. – Jetzt machen wir mal weiter. Das sind ja Kindereien.

Boris Palmer (Projektgegner): Jetzt versuche ich noch mal einzusetzen und sage: Was hier steht – Kritikpunkte aus Sicht der Fahrgäste – ist tatsächlich vom Land gefordert, und Sie sind von den Forderungen des Landes – hier geht es um die Umsetzung der Landeskriterien – abgewichen. Das heißt, es ist nicht unsere Fantasiewelt, sondern Ihre Fantasiewelt, in der Sie einfach Dinge erfinden, die so nicht sein sollen und auch nicht bestellt werden.

Beispielhaft, weil ich nicht zu all den Zitaten zurückkehren möchte, lese ich jetzt entgegen meiner Vorgehensweise, die ich gerade gewählt habe, einmal ein solches langes Zitat der SMA vor. Hier steht:

Der Ersatz der TGV-Trasse

– also der Zeit, in der ein TGV normalerweise im Taktfahrplan nach Stuttgart fährt –

durch einen Nahverkehrszug in der Spitzenstunde

– der Nahverkehrszug ersetzt den TGV, nimmt also diese Trasse weg –

sowie die reduzierte Anzahl an Fernverkehrszügen aus Richtung Vaihingen

– es handelt sich um Intercityzüge, die heute fahren und in Ihrem Fahrplan wegfallen; das hat nichts mit Erfindung von mir zu tun, sondern Sie streichen vorhandene, voll besetzte Intercityzüge –

erleichtern die Fahrplankonstruktion und -simulation.

Was bedeutet diese Formulierung? Sie bedeutet, dass es damit gelingt, ein scheinbar besseres Bild des Bahnhofs zu zeichnen. „Erleichtern die Fahrplankonstruktion und -simulation“ heißt, es gibt weniger Stressfaktoren. Dadurch sieht es besser aus. Man hat den Eindruck, es können mehr Züge durch bei besserer Qualität. – Testat SMA.

Dank der kürzeren Zuglänge ist eine Doppelbelegung möglich ...

Doppelbelegung heißt, zwei Züge sind im gleichen Gleis. Hier steht das Motiv für Ihre Änderung des bestehenden Fahrplans. Lange Intercityzüge sind so lang, dass man nicht zwei Züge in dieses Gleis stellen kann. – Jetzt zitiere ich ja nur, Herr Leuschel.

Dank der kürzeren Zuglänge ist eine Doppelbelegung möglich und die Fahrstraßenelemente werden kürzer belegt.

Weil ein Nahverkehrszug weniger Zeit braucht, wenn er nur die Mindesthaltezeit berücksichtigt. Ein Fernverkehrszug hält länger.

Die aufgeführten Anmerkungen führen insgesamt zu einer Erleichterung der Simulationsverhältnisse. Es sind jedoch keine gravierenden Auswirkungen zu erwarten.

Die letzte Aussage ist nicht belegt. Denn dazu müsste man den ganzen Fahrplan neu konstruieren mit den Fernverkehrszügen und die Simulation wieder durchführen. Das ist also eine Einschätzung des Gutachters und eine von den 60 Bemerkungen, die immer wieder sagen: Das Modell ist von der Realität abweichend gestaltet. Dadurch wird die Simulation leichter. Dadurch erscheint der Bahnhof besser, als er ist.

Ich habe versucht, das jetzt an diesem einen Beispiel möglichst verständlich zu erklären. Ich kann es wegen der Vielzahl der Fälle und der Komplexität der Fachterminologie nicht bei jedem einzelnen Zitat tun.

Das sind die Anforderungen, die Ihnen gestellt wurden, und keine Erfindungen von uns. Wir beziehen uns nur auf den vorhandenen, realen Fahrplan, die Nachfrage und die Forderungen des Landes, die Sie in einem Brief an den Minister akzeptiert haben.

Jetzt kommen wir zu den kritischen Punkten aus Sicht des Bahnbetriebs.

Abfertigungszeiten sind nicht berücksichtigt. Das ist im Testat nachlesbar. Ich lese es nicht vor, sondern erkläre es nur. Das Modell kann leider die Zeit, die verstreicht zwischen der Freigabe der Abfahrt, also dem Grünzeichen am Bahnsteig für den Lokführer, und dem Schließen der Türen und der Abfahrt nicht abbilden. Das kann das Modell technisch nicht. Deswegen sind diese Zeiten auch nicht berücksichtigt. Im Modell fährt ein ICE sofort los, wenn er Grün hat. In der Realität braucht er dann aber durchschnittlich 44 Sekunden für die sogenannte Abfertigung. So lange muss man mit Pfeifen und „Alle einsteigen“ und dem Schließen der Tür durch den Letzten eben warten, bis man wirklich losfahren kann. Diese 44 Sekunden sind in dem Grundurteil „wirtschaftlich optimal“ nicht berücksichtigt. Es wird dafür eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, aber das Grundurteil berücksichtigt diese Zeit nicht.

Herr Dr. Geißler, Sie werden uns nachsehen, dass wir ein Modell, bei dem ein ICE sofort losfährt, wenn er Grün hat, und die Leute noch aus- und einsteigen und die Türen offen sind, nicht für realitätstauglich halten. Wir wollen ein Modell, bei dem alle Türen zu sind, bevor der Zug losfährt.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das würde ich auch sagen.

Boris Palmer (Projektgegner): Die Gleisbelegungen sind falsch geplant. Das Zitat von SMA dazu:

Einen großen Unsicherheitsfaktor stellen die nicht korrekten Gleisbelegungen außerhalb von Stuttgart Hbf dar. Diese sind zu überarbeiten.

Das lässt nun an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Der Unsicherheitsfaktor ist so groß, dass er sich auch nicht mehr abschätzen lässt. Wenn Züge einfach an anderen Gleisen fahren, als sie sollen, können Sie im Modell keine Aussage mehr über die Betriebsqualität treffen.

SMA sagt an einer besonders kritischen Stelle.

Die freizügige Benutzung der Bahnsteiggleise an der Station Flughafen Terminal ist im Modell unterstellt. Für die Nutzung in der Realität ist hierfür eine Genehmigung erforderlich.

Der Gutachter hört hier auf. Er könnte auch weiter schreiben: „Diese Genehmigung gibt es nicht.“ Denn das Eisenbahn-Bundesamt hat eine Genehmigung nur ausgesprochen ohne freie Belegung, weil ansonsten S-Bahnen so halten würden, dass man eine Stufe von fast 20 cm überwinden müsste, um mit dem Rollstuhl herauszukommen. Die Genehmigung dafür werden Sie nicht erhalten.

Das Modell setzt aber voraus, dass die Züge entweder den hohen oder den tiefen Bahnsteig in dieser Station Flughafen benutzen können, so wie sie gerade müssen,

weil sie verspätet sind. Wenn Sie diese Erlaubnis aufheben, also die tatsächliche Genehmigungslage in das Modell einplanen, ändert sich die Simulation, und zwar erheblich. Dann entstehen plötzlich Übertragungsverpätungen, die zum Anschaukeln führen können.

Wir wollen ein Modell, das sich an der bestehenden Genehmigung des Eisenbahn-Bundesamts orientiert und bei dem S-Bahn-Züge nicht an Bahnsteigen halten, die 20 cm falsche Höhe haben. In einer neu zu bauenden, milliardenteuren Flughafenstation werden Sie uns nicht wirklich vorschlagen, dass S-Bahnen auf diese Art und Weise halten sollen.

(Winfried Hermann [Projektgegner]: Nicht genehmigt und finanziert werden!)

Es wird auch nicht genehmigt und finanziert.

Haltezeiten sind zu kurz veranschlagt. Zitat SMA:

Zumindest die zu kurzen Haltezeiten in Stuttgart Hbf sind anzupassen, da hier relevante Rückwirkungen auf die Gleisbelegung zu erwarten sind.

Das steht dort drin. Das sollen Sie machen, aber das haben Sie nicht gemacht.

Warum nehmen Sie eigentlich zu kurze Haltezeiten an? Wozu denn? Für die Grundaussage. Sie haben die Sensitivität.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, darf ich da bitte eine Anmerkung machen?

Boris Palmer (Projektgegner): Wollen wir nicht bis zum Ende des Kapitels warten?

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Kefer warten Sie doch einfach geduldig ab. Mir geht es ja sonst wie Ihnen. Jetzt lassen Sie doch einfach Herrn Palmer reden. Schnaufen Sie ein bisschen durch.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich würde gerne eine Anmerkung machen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist doch auch in Ihrem Interesse, wenn eine Verständnisfrage gestellt wird. – Herr Kefer, fragen Sie mal.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die zu kurzen Haltezeiten, Herr Palmer, sind in der Überarbeitung vom 15.07. enthalten. Die Behauptung, dass das nicht gemacht worden ist, ist falsch. Die Abfertigungszeiten bei den einzelnen Zügen sind enthalten. Die Behauptung, die Sie gerade aufgestellt haben, ist falsch. Das ist in den Überarbeitungen am 15.07. alles geliefert worden. Herr Stohler, ist das richtig, oder ist das nicht richtig?

(Werner Stohler [SMA] nickt.)

– Es ist richtig.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Kefer, ...

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, hier werden haufenweise ...

Boris Palmer (Projektgegner): ... ich lasse Ihnen diese Nebelkerze nicht durchgehen. Jetzt bin ich dran.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): ... Falschbehauptungen aufgestellt, ...

Boris Palmer (Projektgegner): Das ist nicht wahr.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): ... und zwar in einer Masse, die eigentlich nur dazu führt, dass Verwirrung entsteht. Ich weiß gar nicht, wie wir damit umgehen wollen.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Kefer, Sie hätten nicht so viele Fehler einbauen dürfen. Dann müssten Sie sich diese jetzt nicht anhören.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Es werden hier schlichtweg falsche Behauptungen aufgestellt.

Boris Palmer (Projektgegner): Das ist nicht wahr.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Diese Dinge – Herr Stohler hat es gerade bestätigt – sind enthalten.

Boris Palmer (Projektgegner): Darf ich das jetzt aufklären, bitte? – Ich rede über das Grundmodell. Im Grundmodell – Sie haben das Datum von Ende Juni genannt –, das Sie übergeben haben, ist das alles so enthalten, wie es hier steht. Deswegen hat es der Gutachter ja moniert. Warum sollte er das aufschreiben, wenn es nicht so ist? Dann haben Sie die Sensitivitätsanalyse durchgeführt und einige, aber eben nicht alle Fehler korrigiert. Die Haltezeiten haben Sie korrigiert und versucht, dann herauszufinden, was das Ergebnis ist. Sie müssen sich aber leider anhören, dass in Ihrem Grundmodell all diese Fehler enthalten sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Dann dürfen Sie das hier nicht vortragen, wenn die das korrigiert haben.

Boris Palmer (Projektgegner): Doch, -

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Geißler, Sie haben es nicht verstanden.

Boris Palmer (Projektgegner): - muss ich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum?

Boris Palmer (Projektgegner): Weil im Kapitel 5 aufgezeigt wird, welche dieser Fehler von der Sensitivitätsanalyse erfasst werden und welche nicht und wie dann, wenn man alle erfassen würde, das Urteil ausfällt. Ich kann Ihnen das nicht ersparen. Hätten die sich die Zeit genommen, alles sauber im Modell abzubilden, wären wir diesen Streit los. Das ist kompliziert, kommt aber erst im Kapitel 5.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Also ich verstehe das nicht. Aber jetzt müssen wir halt weitermachen.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich versuche es noch einmal zu erklären. Eigentlich gibt es bereits zwei Computerläufe des Modells. Beim ersten mit der ursprünglichen Anzahl von Fehlern kommt heraus: „wirtschaftlich optimal“. Dann gibt es einen zweiten Lauf. Da ist ein sehr kleiner Anteil der Fehler korrigiert. Die Abfertigungszeiten z. B. werden durch Fahrstraßenbildezeiten simuliert, und die Haltezeiten sind dann korrigiert. Die Anforderungen aus dem Fahrplan sind aber nicht korrigiert, und viele weitere, die ich nennen werde, sind auch nicht korrigiert. Weil Sie nur einen kleinen Teil überhaupt ausgesucht haben – Sie haben noch nicht einmal alle Sensitivitätsanalysen übersetzt – und das neue Computermodell immer noch sehr viele Fehler enthält, ist das Gesamturteil nicht haltbar, sondern es wird schlechter als „wirtschaftlich optimal“. Dazu muss ich aber die Fehler erst einmal zeigen können, damit man versteht, wo das Urteil herkommt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Das ist ja in Ordnung. Aber die korrigierten Fehler müssen Sie ja hier nicht noch vortragen.

Boris Palmer (Projektgegner): Das muss ich, um verständlich zu machen, wie die Bahn insgesamt mit sehr vielen kleinen Schrauben versucht hat, das Ergebnis zu schönen. Es tut mir leid: Wenn ich aus dem Gutachten zitiere – das ist das Gutachten, über das wir heute sprechen, das Herr Stohler vorgestellt hat –, dann kann es doch nicht sein, dass ich etwas tue, das zur Aufklärung des Sachverhalts nichts beiträgt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, würden Sie dann freundlicherweise immer bei den jeweiligen Punkten sagen: Das ist korrigiert, und das ist nicht korrigiert.

Boris Palmer (Projektgegner): Das kann ich versuchen.

(Zuruf: Das weiß er nicht!)

– Doch. Das weiß ich möglicherweise besser als mancher, der hier dazwischenruft. Ich kann Ihnen sagen – sonst hätte ich Ihnen nicht erklären können, wie die Abferti-

gungszeiten eingebaut werden –, dass das korrigiert worden ist. Auch die Haltezeiten sind korrigiert worden. Ich kann Ihnen aber auch sagen, dass in diesem Modell alle diese Dinge, die ich hier angesprochen habe, nicht korrigiert sind. Sie sind alle auch im zweiten Simulationslauf genau so, wie hier dargestellt. Die entfallenden Fernzüge, die ungleichmäßigen Fahrten, die Wendlinger Kurve, die verlorenen Anschlüsse, die S-Bahn – das ist alles, wie eben dargestellt, auch im zweiten Modell. Auch die Gleisbelegungen außerhalb Stuttgart Hbf sind nicht korrigiert. Die sind weiterhin zum großen Teil falsch.

Weichen sind in falschen Abständen geplant. Wir reden vom bestgeplanten Bahnhof Deutschlands. SMA sagt: Die Züge fahren mit einer Geschwindigkeit, die Zusammenstöße befürchten lässt; ihr müsst entweder die Geschwindigkeit reduzieren oder die Weichen anders setzen. Das nennt man Durchrutschwege. SMA weist Ihnen nach, dass diese falsch berechnet sind – bei einem Milliarden-Tiefbahnhof! Allein dafür hat sich der Auftrag für Herrn Stohler bereits gelohnt. Zitat SMA:

Die Durchrutschwege sind teilweise zu kurz und müssen angepasst werden.

Signale sind in falschen Abständen geplant. Darüber haben wir schon gesprochen. Es geht hier nicht um Kinkerlitzchen, sondern wahrscheinlich um einen Millionenbetrag, wenn dann alles abweichend von Ihren Planfeststellungsunterlagen ausgeführt werden soll.

Der Vergleich des Simulationsmodells mit den vorhandenen Plänen hat zum Teil erhebliche Unterschiede in der Signalisierung gezeigt.

Sehr interessant, dass Sie eine Signalisierung wählen, die mehr Züge durchlässt. Das heißt, Sie haben erkannt, wo das Problem Ihrer Pläne liegt, die Sie aber zum Bauen, zur Genehmigung ja schon eingereicht haben. Für unser Modell schaffen Sie es, die Signalisierung endlich zu verbessern. Die Kritik vorher hat Sie dazu nicht bewegen können.

Im Modell – das ist nun das Gravierendste, und das ist nicht korrigiert – fahren „Phantomzüge“, weil Mindestabstände unterschritten werden. Diesen Punkt muss ich ausführlich erläutern.

SMA sagt hierzu:

Die beobachteten Pufferzeitverletzungen widersprechen [...] dem Grundsatz der Richtlinie für die [Fahrplan-]Konstruktion.

Was bedeutet das? Wenn zwei Züge hintereinanderfahren, dann muss eine bestimmte Zeit vergehen, damit das sicher ist. Wenn sie zu nahe hintereinanderfahren würden, bestünde die Gefahr, dass der zweite Zug auf den ersten auffährt. Das Gleiche gilt, wenn zwei Züge den gleichen Gleisabschnitt benutzen, z. B. weil dort eine Weiche liegt. Die Züge kommen aus verschiedenen Richtungen, fahren aber über die

gleiche Weiche. Dann muss eine Pufferzeit eingehalten werden, damit es keinen Zusammenstoß an dieser Stelle gibt.

SMA stellt eine ganze Liste – es ist eine ganze Seite – solcher Pufferzeitverletzungen fest, die der Richtlinie für die Konstruktion von Fahrplänen widersprechen. Nun sagt SMA: Das wirkt sich in unserem Modell nicht aus; ihr könnt das machen, denn im Modell führt das nicht zu Veränderungen der Verspätung. Das stimmt. Wenn Sie aber Züge, die Sie niemals bei Herrn Becker bestellen könnten, weil die Richtlinien für die Konstruktion verletzt sind – – Wir hatten vorher die Diskussion, dass Herr Schnaitmann glaubt, er könne soundso viel Züge bei Herrn Becker bestellen. Dann sagt der: „Nein, das geht nicht.“ Wie macht er das? Er schaut in das Programm RUT-K, das Trassenzuweisungsprogramm, und fragt dieses Programm: Darf ich diese Trasse vergeben? Wenn das Programm sagt: „Nein, das geht nicht“, dann vergibt er die Trasse nicht.

Wenn Sie dieses Programm über diesen Fahrplan drüberlaufen lassen, kommt wegen der zahlreichen Konstruktionsrichtlinienverletzungen heraus: So könnt ihr den Zug nicht bestellen, ihr müsst ihn anders bestellen. Wir kommen ja nachher in die Diskussion über diese Punkte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können wir jetzt das Kapitel diskutieren?

Boris Palmer (Projektgegner): Wir sind gleich fertig mit dem Kapitel.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Die Folie 24 ist die letzte?

Boris Palmer (Projektgegner): Ja. – Wenn wir diese Pufferzeitverletzungen korrigieren, dann fallen einige Fahrplantrassen weg, und Sie müssen sich einen neuen Fahrplan bauen.

Letzter Punkt – Sie sagen es richtig: Folie 24 –: Die Leistungsspitze ist auf einen Durchschnitt von vier Stunden verteilt. Dazu sagt SMA eindeutig:

Die Werte des Verspätungsverlaufs ändern sich [bei einer Betrachtung nur der Spitzenstunde von 7 bis 8 Uhr] deutlich.

Nun sage ich gleich: SMA rät dazu, die Zeit von 6 bis 10 Uhr zu betrachten und nicht die Spitzenstunde. Das steht aber nicht im Schlichterspruch. Die deutliche Verschlechterung – die hier als „Änderung“ beschrieben wird – ist eine der gravierendsten Verschlechterungen, die Sie bei Sensitivitätsanalysen sehen. Man schaut: Wie sieht die Qualität aus, wenn ich nur die Spitzenstunde betrachte und nicht den Durchschnitt über die vier Stunden? Warum ist das wichtig? Vor und nach der Spitzenstunde fahren weniger Züge. Damit ist weniger Stress im System, und dadurch lassen sich Verspätungen besser abbauen. In der Spitzenstunde selbst ist die Betriebsqualität schlechter und der Stress höher.

Hier wurde noch ein weiterer Trick angewandt. Wenn man die Zahl der Züge pro Stunde heute und in Ihrem Fahrplan vergleicht, dann stellt man fest: Sie haben vor 7 Uhr – zu der Zeit, wo Herr Rivoir niemand im Zug sieht – erstaunlicherweise deutlich mehr Züge und nach 8 Uhr deutlich weniger Züge als bei einer Übersetzung der heutigen Nachfrage in einen Fahrplan mit mehr Zügen. Wozu dient dieser Trick? Vor 7 Uhr treten Verspätungen im Modell kaum auf. Sie können leicht abgebaut werden. Deswegen nimmt man dort mehr Züge als Paket hinüber. Nach 8 Uhr, wenn die Verspätungen durch die Spitzenstunde entstanden sind, entlastet man das System und lässt weniger Züge fahren.

Das sind nun wirklich Tricks, die man erst bei längerer Suche entdeckt, aber sie sind gemacht worden. Hätten Sie sie unterlassen, müssten wir uns heute nicht darüber streiten, wie sich das auswirkt. SMA kann es nicht sagen. SMA sagt nur: Wenn man nur die Spitzenstunde betrachtet, dann werden die Werte deutlich schlechter.

Dies, Herr Dr. Kefer, ist in dem zweiten Simulationslauf nicht korrigiert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Das ist jetzt klar geworden.

Boris Palmer (Projektgegner): Auch dieser betrachtet die Zeit von 6 bis 10 Uhr und nicht die Spitzenstunde.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist klar geworden. – Ich habe die Frage: Warum verlängern Sie die Spitzenstunde auf vier Stunden? Das Argument ist ja zunächst einmal plausibel, dass dann günstigere Werte herauskommen. Wir haben aber in der Schlichtung die Spitzenstunde verlangt und nicht die Stunden von 6 bis 10 Uhr. Warum verteilt man das jetzt auf vier Stunden?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Die Antwort ist relativ einfach: Zunächst einmal deswegen, damit man den Gesamtlauf der Züge beobachten kann und nicht nur Teilabschnitte. Zweitens weil, wenn man zu einem bestimmten Zeitpunkt in der Frühe Züge losfahren lässt, diese sonst zur Spitzenstunde unter Umständen gar nicht in der Mitte des Systems auftauchen. Und zum Dritten, weil eine Betrachtung allein der Spitzenstunde auch keine nachvollziehbare Aussage darüber zulässt, inwieweit Verspätungen auf- und wieder abgebaut werden. Es ist nämlich nicht erwiesen, Herr Palmer, dass, wenn nur die Spitzenstunde betrachtet würde, tatsächlich die Systematik damit grundsätzlich anders ist. Das ist auch eine blanke Behauptung.

Boris Palmer (Projektgegner): Zitat!

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich habe ein bisschen ein Problem mit Ihrem Vortrag,

(Zuruf: Das glaube ich!)

weil hier auf eine relativ unseriöse Art und Weise

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist eine Unterstellung, Herr Kefer!)

Halbwahrheiten, Falschheiten, aus dem Zusammenhang gegriffene Dinge und Kommentare der SMA so miteinander vermischt werden, dass bestimmte Eindrücke erweckt werden und wir jetzt wahrscheinlich stundenlang die einzelnen Punkte durchgehen müssten, um sie auseinanderzupflücken.

Meine Bitte wäre – Herr Palmer, Sie dürfen Ihren Vortrag gerne zu Ende machen –, dass dann Herr Stohler kommentiert, wie sich das für ihn darstellt. Ich habe da eine Meinung darüber. Es gibt etliche Punkte, wo wir heute klipp und klar sagen können, dass die Aussagen, die Sie machen, schlichtweg falsch sind – das Ganze auch immer mit der Unterstellung, wir hätten da absichtlich getrickst. Das lässt auch nicht unbedingt Respekt erkennen, Herr Palmer.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Kann man das so verstehen: SMA hat einige kritische Punkte aufgeführt; das ist gar keine Frage. Unter diesen kritischen Punkten, die Sie aufgeschrieben haben, gibt es auch ein paar, die bereits korrigiert worden sind, die eigentlich, für sich genommen, da nicht erscheinen dürften. Aber aus Gründen, die Sie genannt haben, stehen die jetzt halt da drin. Für uns insgesamt ist aber die Aussage wichtig – so habe ich das verstanden –, dass diese einzelnen kritischen Punkte zusammengenommen nicht das Gesamtergebnis negativ beeinflussen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das ist genau der Punkt.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Nein, das ist falsch.

Boris Palmer (Projektgegner): Darauf komme ich zurück. Das bestreite ich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch, was heißt falsch? Was ich sage, ist richtig. Das Ergebnis können Sie als falsch bezeichnen. Aber die Bahn und SMA fassen das so auf und sagen: Die Kritikpunkte zusammengenommen ändern aber an einer positiven Bewertung nichts. Das kann man ja als falsch bezeichnen. Bloß müssen die Leute draußen und hier im Saal begreifen, worüber geredet wird.

Jetzt kommt Herr Stopper.

Jochen Stopper (Projektgegner): Ich habe eine ganz einfache Frage an Herrn Dr. Kefer. Ist Ihre Aussage so zu verstehen, dass die Zitate, die hier auf den Folien stehen, nicht aus dem SMA-Gutachten sind?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein. Gegen die Zitate wehre ich mich nicht. Aber die Schlussfolgerungen, die daraus gezogen werden, sind die falschen. Die sind falsch. Da bitte ich jetzt einfach Herrn Stohler, diese zu kommentieren.

Boris Palmer (Projektgegner): Aber erst, wenn ich mein Kapitel beendet habe. Eine Folie müssen Sie sich da einfach noch anhören.

(Jeannette Wopperer [Projektgegnerin]: Entschuldigung, darf ich da ganz kurz etwas fragen?

– Ja.

Jeannette Wopperer (Projektbefürworterin): Weil wir gerade von den Zitaten sprechen: Kann es sein, dass Sie bei den Zitaten das eine oder andere weggelassen haben und dadurch die Zitate in einem etwas anderen Licht erscheinen?

Boris Palmer (Projektgegner): Das ist markiert.

Jeannette Wopperer (Projektbefürworterin): Ich habe gerade ein Zitat nachgelesen. Da steht bei Ihrem Zitat hier nicht, dass die SMA sehr wohl geschrieben hat, dass diese Verspätungen kompensiert werden können. Dazu würde ich sehr gerne nachher Herrn Stohler hören. Die Zitate sind zum Teil wirklich gekürzt, und es wäre schade, wenn der Eindruck entstünde, dass es genau diese Zitate wären. Die sind sehr gekürzt, und es sind Dinge zwischendrin weggelassen worden. Wenn man die Zitate vergleicht mit dem Buch, das ich hier mit dabei habe, können Sie das relativ schnell nachvollziehen. Es wäre schade, wenn der Bürger vor Ort jetzt den Eindruck haben sollte, dass diese Zitate in dieser Art und Weise korrekt wären.

Boris Palmer (Projektgegner): Frau Wopperer, wir sind ja nun im Zeitalter des Internets. Der Bericht ist online. Jeder kann das überprüfen.

Jeannette Wopperer (Projektbefürworterin): Was ich gerade bei einem Zitat gemacht habe, nämlich beim ersten, und das hat bereits nicht gestimmt.

Boris Palmer (Projektgegner): Wir haben natürlich – das ist das Wesen von Zitaten – irgendwo angefangen und aufgehört.

(Heiterkeit)

Jeannette Wopperer (Projektbefürworterin): Und zwischendrin Dinge weggelassen.

Boris Palmer (Projektgegner): Nein, Frau Wopperer. Ich würde gerne mit Ihnen jedes Zitat durchgehen. Ich sage hier, wir haben nach bestem Wissen und Gewissen nichts weggelassen, was das Ergebnis verändert. Dabei bleibe ich, und ich bin bereit, diesen Test mit Ihnen – das kann man bei jedem Zitat machen – durchzuführen.

Es gibt eine Lösung für das, was Herr Kefer gerade moniert, nämlich dass wir uns darüber streiten. Deswegen muss ich nochmals differenzieren zwischen den Problemen, die gelöst sind, und denen, die noch nicht gelöst sind.

Das Urteil von SMA, dass die Korrektur der kleineren Fehler nichts am Gesamtergebnis ändert, bezieht sich nicht auf die Fahrplanfragen, wie ich gerade gezeigt habe. All diese Punkte sind von diesem Urteil nicht erfasst. Wenn das alles geändert

wird, kann das Gesamturteil anders ausfallen. Darüber sagt SMA nichts. Von diesen Dingen hier sind eben nur Teile berücksichtigt, und man kann dem Gutachten nicht einmal genau entnehmen, welche. Das kann man dreimal durchlesen. Wir haben aus Zeitgründen es nicht geschafft, alle Fehler zu korrigieren.

Wenn das so ist, dann schlage ich Ihnen vor, um das auszuräumen – ich streite ja eigentlich ungern mit Herrn Dr. Kefer, weil ich ihn persönlich schätze –, dass wir dieses Modell ordentlich zu Ende führen.

Diese Folie bietet die Zusammenfassung dieses Kapitels. SMA hat nur die Verspätungswirkung einiger technischer Verstöße abgeschätzt, nicht aller. In diesem Urteil, die Betriebsqualität bleibe „wirtschaftlich optimal“, es sei nicht absehbar, dass sie schlechter werde, wird immer nur ein Verstoß aus der Sensibilitätsanalyse für sich analysiert. Schauen Sie nach. Beispielsweise die Spitzenstundenbetrachtung wird im letzten Kapitel nicht berücksichtigt. Es wird immer nur ein Verstoß ermittelt. Es gibt nicht die Kumulation aller Effekte. Es gibt nur die Korrektur mehrerer kleiner Verstöße.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Darf jetzt einmal Herr Stohler etwas dazu sagen?

Boris Palmer (Projektgegner): Sofort. Die Folie lasse ich stehen.

SMA hat nicht untersucht, wie die Gesamtauswirkung der Beseitigung aller Probleme aussieht. Deswegen kommt Herr Stohler zu der Empfehlung, einen weiteren Simulationdurchlauf durchführen zu lassen. Das empfehle ich auch, damit die gesamten Streitigkeiten, die wir jetzt haben, gelöst werden können.

Werner Stohler (SMA): Mir hat es jetzt im Moment ein bisschen die Stimme verschlagen. Ich finde, es gibt nichts Übleres als Expertenstreit. Das ist etwas vom Übelsten, was es gibt. Denn es bringt nichts, das in der Öffentlichkeit auszutragen. Das sind hochkomplexe technische Zusammenhänge. Wir hatten schon mehrere Stunden Gelegenheit, die Dinge miteinander zu besprechen.

Wir können hier nur in Gesamtzusammenhängen orientieren. Wenn wir jetzt Punkt für Punkt in unseren 200 Seiten durchgehen möchten, dann wohl, so sei's. Sie haben open end gesagt. Aber ich glaube nicht, dass das in der Wahrnehmung unserer Arbeit, in der Wahrnehmung dessen, was die Deutsche Bahn geleistet hat, etwas ändert.

Sie haben ja bewiesen, dass wir unabhängig und kritisch diese Arbeit gemacht haben. Sie haben am Anfang der Sitzung das Gegenteil behauptet. Das können Sie vielleicht zurücknehmen.

Wir haben mit der ersten Abgabe unabhängig und kritisch alle Punkte akribisch zusammengestellt, die wir gefunden haben. Wir haben in der uns verbliebenen Zeit zwischen, so habe ich mir von meinen Kollegen sagen lassen, 75 und 80 % der Ein-

wände, die wir hatten, in der Revision des Sensitivitätsdurchlaufs, also im zweiten Durchlauf, überprüft, sodass sie korrigiert sind, und uns nachher das Resultat angeschaut.

Wir hätten noch abzuschätzen: Was ist der Einfluss der restlichen, noch nicht in das Simulationsmodell aufgenommenen Fehler? Hat das auf die Stabilität des Resultats einen Einfluss oder nicht? Aus der Erfahrung von fünf, sechs Leuten, die sich seit zehn Jahren mit derartigen Dingen befassen, können wir dazu stehen, dass das keinen Einfluss auf die Gesamtstabilität hat.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Aber Sie haben es nicht simuliert, denn Sie haben ja die Software nicht. Das heißt, Sie schätzen das ab, obwohl Sie die Software nicht haben und also mit dieser Software auch keine Erfahrung haben.

Die nächste Frage wäre: Haben Sie die Sensitivitätsbetrachtungen – –

Werner Stohler (SMA): Nein. Jetzt will ich gerade eine Antwort geben. Sie unterstellen uns Dinge am laufenden Meter.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Haben Sie die Sensitivitätsbetrachtungen – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch, Sie haben nicht das Wort.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Haben Sie die Sensitivitätsbetrachtungen nacheinander vorgenommen oder auch kumuliert?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Entschuldigung, Sie haben nicht das Wort.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Ich habe es mir genommen, Herr Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das führt wirklich jetzt zu einem schlechten Ende. Wir müssen ruhig sein und nicht so aufgereggt. Herr Stohler hat jetzt das Recht, nachdem diese Kritik vorgetragen worden ist, darauf zu antworten.

Außerdem, Herr Palmer, müssen wir ein bisschen vorankommen.

Boris Palmer (Projektgegner): Ja, das würde ich schon machen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir können jetzt nicht alle Folien von A bis Z durchgehen, sondern müssen ein bisschen schneller machen. Es ist ja nicht schwer zu kapieren. Wenn Sie sagen: „Ein Zitat von SMA ist nicht korrekt“, dann kann die andere Seite sagen: „Das haben wir korrigiert“, oder es bleibt eben als Kritik stehen. Dann muss man hinterher fragen: Was machen wir damit?

Herr Stohler gibt hier die Empfehlung,

die in den Steckbriefen beschriebenen Unstimmigkeiten und kleineren Fehler zu beheben und zur Bestätigung des Gesamtergebnisses einen weiteren Simulationsdurchlauf durchzuführen und zu veröffentlichen.

Zu dem Ergebnis hätten wir schon längst kommen können, dass das also das ist, was SMA vorschlägt. Es ist ja gar nicht so kompliziert, das zu verstehen.

Herr Stohler, sind Sie fertig?

Werner Stohler (SMA): Ich wollte noch etwas zum Fahrplan sagen. Den Fahrplan haben wir entgegengenommen. Die Planung für die Spitzenstunde ist so, wie es die Planer des deutschen Fernverkehrs vorsehen für die Inbetriebnahme von Stuttgart 21. Dazu überlagert kommt die Bestellung des Landes, das, was Sie im Nahverkehr zu bestellen im Sinne haben. Wir haben gezeigt, wo diese Bestellvorhaben mit der Anlage kompatibel sind, und wir haben auch deutlich gemacht, wo Bestellungen in der heutigen Konstellation der Anlage nicht möglich sind, d. h. Zusatzinvestitionen auslösen.

Die Diskussion darf man durchaus führen: Macht es Sinn, für einen oder zwei oder drei Spitzenstunden-Verstärkerzüge eine Investition in die Wendlinger Kurve zu machen? Das ist eine offene Diskussion. Dazu nehmen wir nicht Stellung. Wir sagen nur, wo der Verursacher ist und was das Resultat davon sein kann.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich möchte noch gerne eine Frage stellen. Herr Stohler. Sie sagten vorhin auf die Frage von Herrn Rockenbach: Nach dem Korrekturlauf – wo Sie alles minutiös aufgelistet haben – haben wir 80 bis 85 % der Anmerkungen eingearbeitet und korrigiert; die restlichen 15 bis 20 %, so haben Sie abgeschätzt, destabilisieren das Ergebnis nicht. Ist das so richtig?

Werner Stohler (SMA): Genau so haben wir geurteilt.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das bedeutet, Herr Palmer: Ihr Versuch, hier diese Einzelpunkte aufzuführen, geht in die Leere, weil diese nämlich zu den 15 bis 20 % gehören, die das Ergebnis nicht mehr destabilisieren. Das ist die Aussage von Herrn Stohler.

Boris Palmer (Projektgegner): Nein, das ist nicht so. Herr Dr. Kefer, jetzt lassen Sie uns wirklich sportlich miteinander umgehen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Moment! Herr Stohler kann doch sagen, ob das jetzt die Aussage ist oder nicht.

Boris Palmer (Projektgegner): Ja. Aber darf ich mein Gegenargument nennen? Dann kann Herr Stohler sagen, ob das, was ich sage, genauso richtig ist wie das, was Herr Dr. Kefer gesagt hat. Er sagt natürlich nichts Falsches.

Bei diesen 15 %, die Sie jetzt als noch ausstehend bezeichnet haben. sind die gan-

zen Anforderungen an den Fahrplan nicht drin – Herr Stohler sagt, das ist nicht meine Aufgabe –, und all diese haben Verschlechterungen der Betriebsqualität zur Folge, wenn man sie umsetzen würde. Es ist nicht drin die Betrachtung der Spitzenstunde, sondern es ist die Durchschnittsbetrachtung über die ganze Zeit drin. So könnte ich all meine Kritikpunkte durchgehen, und dann sehen Sie: Für die 15 % gilt die Aussage, aber die Berücksichtigung aller Probleme, die hier benannt sind, und die Korrektur aller Verstöße führt zu einem ganz anderen Urteil. Darüber hat der Gutachter nichts gesagt.

Jetzt würde ich gerne wissen, ob es um die kleineren Unstimmigkeiten geht, die Herr Stohler gemeint hat – das sind die 15 % –, oder ob dann, wenn alle Korrekturanforderungen, die ich hier aus dem Gutachten zitiert habe, eingearbeitet sind, das diese 15 % „kleine Unstimmigkeiten“ sind oder ob da noch etwas draufkommt. Das ist doch die Frage.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt hat Herr Hickmann sich zu Wort gemeldet, der vielleicht Licht in diese Finsternis bringen kann.

Gerd Hickmann (Projektgegner): Nein. Ich möchte nur kurz zu der Aussage Stellung nehmen, der Fahrplan sei ja vom Land.

Nach dem Umsteuern auf die Angebotskonzeption 2020 hatte die Nahverkehrsgesellschaft Baden-Württemberg einen Spitzenstundenfahrplan entwickelt und Ihnen übergeben. Sie haben damals gesagt, aus Zeitgründen könnten Sie diesen nicht eins zu eins umsetzen. Wir haben uns dann stattdessen hilfsweise auf die fünf genannten Kriterien verständigt. Der konkrete Fahrplan wurde von Ihnen anhand dieser Kriterien entwickelt, die, wie wir festgestellt haben, eben nicht in allen Punkten eingehalten sind.

Zweitens haben wir gesagt: Es darf nicht dazu kommen, dass auf bestimmten Strecken weniger Züge im Berufsverkehr fahren als heute. Nun ist das Land natürlich als Besteller nicht zuständig für Pendler-Intercityzüge von Heidelberg und Karlsruhe nach Stuttgart. Trotzdem ist es doch unsinnig, Pendler-Intercityzüge in der Fahrplansimulation wegzulassen, die heute fahren und wirklich gut besetzt sind und zukünftig eher noch mehr gebraucht werden als heute. Das ist doch kein sinnvolles Vorgehen, das die Leistungsfähigkeit eines Zukunftsprojektes abbilden soll. Da mogeln wir uns doch drum herum und machen einen Stresstest nur für das Papier, damit er gemacht ist.

Uns geht es aber darum, wirklich die Leistungsfähigkeit zu prüfen, weil wir sagen. Diese Züge brauchen wir auch zukünftig. Wir hatten in den letzten 15 Jahren 30 % Zuwachs bei den Zugzahlen im Stuttgarter Hauptbahnhof, und wir gehen davon aus, dass diese Entwicklung weitergehen soll. Deshalb ist es aus unserer Sicht einfach nicht sinnvoll, Züge wegzulassen, die heute fahren, auch wenn wir nicht für die Bestellung zuständig sind, weil es Fernverkehrszüge sind.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das haben wir jetzt gehört. – Herr Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Eine Richtigstellung würde ich gerne machen. Die IC-Züge sind nicht weggelassen; die IC-Züge sind im Fahrplan als RE-Züge enthalten. Wenn Sie möchten, dann benennen wir diese einfach um. Dann haben Sie Ihre IC-Züge wieder.

Wissen Sie, das ist eine weitere Unkorrektheit, die ich bemängeln möchte. Was hier getan wird, ist zutiefst unseriös. Es wird so getan, als wenn wir IC-Züge gestrichen hätten. Diese sind weiterhin enthalten, Herr Hickmann.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Die heißen nur anders!)

Die heißen anders.

(Zuruf: Warum haben Sie die umbenannt? – Winfried Hermann [Projektbefürworter]: Die werden anders bezahlt!)

Gerd Hickmann (Projektgegner): Entschuldigung, Herr Dr. Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Entschuldigung, Herr Hickmann, die – –

Gerd Hickmann (Projektgegner): SMA sagt doch im Gutachten: Würden die als Fernzüge gefahren, ...

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer hat noch das Wort.

Gerd Hickmann (Projektgegner): ... hätte das Auswirkungen auf die Simulation. Steht das dort, oder steht das dort nicht?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein. Das ist eine Geschichte, die schlichtweg nicht zutrifft.

Der zweite Punkt ist: Ich war immer der Ansicht, dass wir Einigkeit über den Fahrplan hätten. Deswegen haben wir einen Schriftwechsel geführt.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Also mit uns hatten Sie nie eine Einigkeit über den Fahrplan.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch, jetzt lassen Sie das doch wirklich mal bitte bleiben. Wenn das jeder hier im Saal macht, dann können wir die Sitzung aufheben. Jetzt reißen Sie sich genauso am Riemen wie alle anderen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Rockenbauch, Sie sind auch nicht der Besteller des Fahrplans. Der Besteller des Fahrplans ist das Land, und mit dem Land muss eine Einigung herbeigeführt werden. Diese Einigung haben wir herbeigeführt.

Ich halte fest: Wir haben bei der Simulation aufgesetzt auf einen mit dem Land vereinbarten Fahrplan, und die angeblich gestrichenen IC-Züge finden Sie unter anderer Bezeichnung im Fahrplan wieder.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist wirklich so gewesen. Das ist ein Teil deines Fünf-Punkte-Programms, das du der Bahn geschrieben hast. Dann zu dem ersten Punkt: Die Auseinandersetzung geht gar nicht darum, ob das jetzt richtig ist oder falsch, sondern die gibt es, weil die Bahn zunächst gesagt hat: Das machen wir nur, wenn es möglich ist. Dann hat der Minister völlig zu Recht gesagt: Darauf können wir uns nicht einlassen, weil „möglich ist“ bedeutet, dass wir das ins Belieben der Bahn stellen, ob wir das realisieren. Daraufhin hat die Bahn gesagt: Nein, wir streichen „wenn es möglich ist“, sondern wir machen es. Das ist die Grundlage nach eurer Auskunft, des Ministeriums, der Simulation im Blick auf die 49 Züge gewesen.

Jetzt möchte ich einmal Folgendes vorschlagen, damit wir vorankommen: Wir kommen jetzt zu dem Punkt 3 „Kein Stress im Test“. In der einen Folie geht es darum, ob man Schwierigkeiten, Fehler, Verspätungen und was weiß ich alles in die Simulation hineingebracht hat, um festzustellen, ob zusammen mit diesen Störungen, Störfällen und so weiter die 49 Züge eben erreichbar sind. Dazu heißt es in der Folie: Im Stresstestmodell gibt es keine Signalstörungen, keine Weichenstörungen, keine Oberleitungsstörungen, keine Baustellen, und die eingebrachte Verspätung bei Fernzügen liegt im Durchschnitt bei 5 Minuten. – Ist das richtig, was hier steht? Die Frage stelle ich jetzt an Sie. Das brauchen wir nicht weiter zu erläutern, es ist ja klar gesagt. Ist das richtig? Das ist die Frage, und dann müssen die antworten, warum? Warum hat man keine Signalstörungen und so weiter und so fort im Stresstest drin?

Werner Stohler (SMA): Ich habe vorhin vergessen, zwei Begriffe einzuführen. Dafür möchte ich mich jetzt hier entschuldigen. Wir müssen unterscheiden zwischen Störungen – Störungen haben wir im Simulationsmodell berücksichtigt – und Notfällen. Unter „Notfälle“ subsumieren wir alle Dinge – die sind darin enthalten -, die zu längeren Standzeiten von einzelnen Zügen führen. Wenn Sie längere Standzeiten von Zügen haben, dann muss der Disponent oder der Dirigent des Tagesbetriebs eingreifen und sagen: Den Zug fahren wir noch dort bis auf ein Abstellgleis, und die anderen Züge werden so und so und so geführt. Das sind dispositive Maßnahmen; die können Sie in keinem Simulationsmodell systematisch durcharbeiten. Das gibt es nicht. Die sind von Fall zu Fall verschieden.

Ich habe am Anfang meiner Präsentation gezeigt, dass Störungen durchaus in der Größenordnung von 15 Minuten sein können – eine Türstörung, eine Lokomotive muss dreimal hochgefahren werden, weil es dort Computersysteme gibt, die manchmal am „Boden liegen“. Derartige größere Störungen sind also proportional, wie sie draußen im Verkehr vorkommen, enthalten. Aber Störungen, die dann zu Änderungen im Ablauf des Fahrplans führen, sind nicht im Modell, und die können Sie auch nicht simulieren. Sie könnten irgendwelche Dinge erfinden und hätten dann einen Fall simuliert, aber Sie müssten dann Tausende - - Sie müssten ja für jedes Signal,

das mal eine Störung hat, eine Simulation machen. Da kommen Sie nie zum Ende.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Kefer, - -

Werner Stohler (SMA): Derartige Dinge werden im Laufe des Tagesbetriebs von den Disponenten der Deutschen Bahn nach bestem Wissen und Gewissen und nach Vorgaben geregelt.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, ich hätte jetzt eine Bitte. Ich möchte jetzt doch gern meinen Vortrag zu Ende halten können. Ich verspreche, mich kurz zu fassen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das hat jetzt keinen Wert mehr, dass Sie jetzt einen Vortrag über diese einfachen Fragen halten. Er hat gesagt, warum er die jetzt nicht aufführt.

Boris Palmer (Projektgegner): Er hat gesagt: Es stimmt, was hier steht. Und das ist sehr lang.

(Zurufe)

Herr Dr. Geißler, ich finde es unfair, erst den Vortrag durch viele, viele Zwischenrufe und Zwischenfragen so weit in die Länge zu ziehen, dass man nachher zu dem Punkt kommt, den Vortrag nicht halten zu dürfen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, ich muss Sie noch einmal unterbrechen. Sie haben jetzt wahnsinnig viel Zeit für sich in Anspruch genommen. Ich habe nichts dagegen.

Boris Palmer (Projektgegner): Das war so vereinbart.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber wenn Sie so weitermachen und wir das weiter so akzeptieren, dann reden Sie noch um 18 Uhr.

Boris Palmer (Projektgegner): Das tue ich nicht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir sind aber jetzt bei der Folie 28.

Boris Palmer (Projektgegner): Ich verspreche Ihnen, das schnell zu Ende zu bringen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist deshalb so, weil Sie Selbstverständlichkeiten immer wieder bis zum Tezett weiter ausführen. Jetzt machen wir das doch ein bisschen knapp und kurz. Sie haben ja recht mit dem, was Sie hier monieren. Wir haben die Frage gestellt, warum ist die Signalstörung nicht drin, und daraufhin hat er eine

Antwort gegeben. Jetzt können wir noch siebenmal nachfragen, warum er das nicht gemacht hat. Er hat es nicht gemacht. Welche Konsequenzen wir daraus hinsichtlich des Stresstests ziehen, steht auf einem ganz anderen Blatt Papier. Da können wir sagen: Der Stresstest ist halt nicht in Ordnung. Aber es hat keinen Wert, dass wir da jetzt weiter rummachen, warum er - -

Ich habe das so verstanden, dass Sie die Störungen an den Verspätungen messen, die de facto eintreten, und zwar unabhängig davon, aufgrund welcher Störung die Verspätung eintritt.

(Christian Becker [Projektbefürworter]: So ist es! – Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Genauso ist es!)

So kann man es ja auch machen.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Herr Geißler, das ist falsch!)

- Doch, so kann man es auch machen. Man muss es nicht so machen, aber man kann es so machen.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Aber Herr Stohler wird Ihnen bestätigen, dass es nur beim Einbruch in das System sogenannte Eintrittsverspätungen. Haben Sie, wie es eigentlich regelkonform wäre, Verspätungen bei dieser Simulation während der Einfahrt in den Stuttgarter Hauptbahnhof, vom Einbruchzeitpunkt bis in den Bahnhof, simuliert? – Da haben Sie nämlich immer nur wieder - -

Werner Stohler (SMA): Ja.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Hauk!

Peter Hauk (Projektbefürworter): Herr Rockenbauch, das hat sich doch vorhin aus den Folien, die Herr Stohler präsentiert hat, klar ergeben, dass auch ab dem Einbruchzeitpunkt, nämlich ab Ulm oder ab Tübingen, Verspätungsaufbau oder auch -abbau erfolgt und dass auch beim Eingang in den Betrachtungsraum bereits Verspätungen da waren oder sie erst aufgebaut wurden. Ich glaube, das ist doch hinlänglich klar.

(Zuruf: Aber, Herr Hauk, Herr Rockenbauch hat in der Zeit mit dem Handy gespielt!)

Insofern muss man in der Frage doch mal eines festhalten: Es gibt Zuläufe, und es gibt Abläufe. Die Zuläufe und die Abläufe verändern sich gegenüber dem Status quo des Jahres 2011 auch beim neuen Bahnhof nur unwesentlich. Das sind ein paar Kilometer Tunnel, die neu hinzukommen als neuer Teil des Zulaufs und des Ablaufs. Aber Zulauf und Ablauf sind im Betrachtungsraum ab Tübingen, ab Ulm, ab Heilb-

ronn etc. zu sehen. Im Bahnhof selber werden Verspätungen erheblich abgebaut. Das ist ja das Neue gegenüber dem Status quo.

(Lachen bei den Projektgegnern)

Die Zuläufe und Abläufe bleiben als solche im Wesentlichen erhalten, und im Bahnhof selber werden Verspätungen – das war aus den Folien, die Herr Stohler vorhin gezeigt hat, deutlich ersichtlich - -

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist doch nichts Neues!)

- Entschuldigung, das ist neu. Offensichtlich wissen Sie das ja nicht. Es wurde deutlich, dass im Bahnhof selber bis zu neun und elf Minuten Verspätungen abgebaut werden und im Bahnhof nicht aufgebaut werden. Das ist doch die Tatsache, die man endlich einmal zur Kenntnis nehmen muss, Herr Palmer.

Dann habe ich noch eine Frage konkret an Sie: Warum haben Sie von der SMA nicht den Steckbrief SI-07 aufgerufen, bei dem es um die Frage der Bewertung - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Was ist das?

Peter Hauk (Projektbefürworter): Ich komme dazu. Beim Steckbrief SI-07 geht es um die Bewertung von guter Betriebsqualität oder um die Übersetzung der sogenannten guten Betriebsqualität und die Bewertung der vier von der Bahn in dieser berühmten Richtlinie 405 vorgegebenen Stufen „Premium“, „wirtschaftlich optimal“, „risikobehaftet“ und „mangelhaft“. Jetzt zitiere ich einmal daraus, und zwar vollständig. Das ist nämlich auch nachlesbar:

Unter den oben genannten Bewertungsstufen kann daher nur die Stufe ‚wirtschaftlich optimal‘ als Zielbewertung infrage kommen, da die Premiumqualität explizit als unwirtschaftlich bezeichnet wird.

Herr Palmer, das ist doch Ihr Ziel. Sie wollen nur auf die vermeintlichen Verspätungen konzentriert das Projekt in die Unwirtschaftlichkeit hineintreiben, dort lange Puffer nicht in den dichten Stunden, sondern vor allen Dingen in den Stunden, wenn der Betrieb im Normalbereich läuft, um damit Kosten zu treiben und den Steuerzahler neu zu belasten. Das ist Ihre Zielsetzung, -

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Jetzt ist es aber gut!)

- um damit am Ende das Projekt zu verunmöglichen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Vielen Dank. – Jetzt kommt Herr Faiß dran.

Stefan Faiß (Projektbefürworter): Entschuldigung, ich bin nicht gewohnt dazwi-

schenzureden. Deshalb habe ich jetzt 20 Minuten gewartet. Ich finde es gut, wie es Herr Stohler gemacht hat. Er hat einen Überblick gegeben und ein paar Beispiele anschaulich gezeigt, dargelegt, wie er zu diesem Ergebnis kommt oder kam. Herr Palmer nimmt jetzt alle Negativbeispiele heraus und will die einzeln aufführen. Wenn das Herr Stohler bei den Positivbeispielen gemacht hätte, vielleicht bei 200 Zügen, die Verspätungen abbauen, dann würden wir am Sonntagabend noch hier sitzen. Deshalb mein Vorschlag, lassen wir Herrn Palmer doch jetzt zehn Minuten lang ununterbrochen reden, und dann kommen wir zur Diskussion. Ich möchte eigentlich auch noch die Statements der Stadt und der Region dazu hören. Ich glaube, die Bürgerinnen und Bürger haben auch einen Anspruch darauf, dass das im Fernsehen noch übertragen wird.

Danke schön.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wir haben jetzt immer noch ein dickes Folienpaket vor uns, und jetzt sollte uns Herr Palmer einmal vorschlagen, wie wir dieses Folienpaket in den nächsten 15 Minuten – so sage ich einmal – bewältigen können. Wir hören dann um 16:30 Uhr auf.

Boris Palmer (Projektgegner): Wenn ich keine Unterbrechungen mehr erfahre, mache ich das in 15 Minuten.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay. Kein Stress im Test!

Boris Palmer (Projektgegner): Wie wir von Herrn Stohler gehört haben – ich muss mich beeilen! -, sind diese besonderen – wie er sagt – „Notfälle“ nicht berücksichtigt. Man weiß aber, dass das die Probleme sind, die den Fahrgast betreffen. Wenn Sie die Wirklichkeit der Bahn anschauen, dann sind eben ständig Signal- und Weichenstörungen die Ursache für Verspätungen. Das hat Auswirkungen auf den Vergleich zwischen dem Bahnhof, der geplant ist, und dem bestehenden Bahnhof. Warum?

Der bestehende Bahnhof hat viel mehr Weichen, viel mehr Gleise, viel mehr Bahnsteige als der geplante. Deswegen ist die gleiche Signalstörung im Tunnelbahnhof viel schwerwiegender als im Kopfbahnhof, weil Sie nicht ausweichen können. Der Kopfbahnhof ist weniger störanfällig. Man sieht dies am Gleisbild. Hier sehen Sie, was es an Möglichkeiten gibt, sich im Kopfbahnhof eine Alternativroute zu suchen, und das bleibt bei Stuttgart 21 davon übrig. Hier ist ein ausgefallenes Signal, eine ausgefallene Weiche viel gravierender in der Auswirkung als beim bestehenden Bahnhof. Deswegen ist der Vergleich schief, wenn man dies nicht berücksichtigt. Technisch ist dies in einer Simulation möglich, es wurde aber nicht gemacht.

Für die Fahrgäste bleibt keine Zeit zum Einsteigen. Wir haben vorher schon einmal gesehen, die Züge halten in vielen Fällen, nicht in allen Fällen, sehr lange im Tunnelbahnhof. Die Frage ist aber: Nach welcher Zeit fährt der Zug im Modell wieder ab? Hier sehen wir, dass für die Züge im Tunnelbahnhof sehr kurze Mindesthaltezeiten

simuliert wurden. Das heißt, nach 90 Sekunden soll ein Nahverkehrszug schon wieder wegfahren können, um Verspätungen aufzuholen. Das sind 30 Sekunden Zeitgewinn gegenüber dem Fahrplanhalt.

Im Berufsverkehr halten wir das für unrealistisch. Am Abend geht es, aber im Berufsverkehr ist diese Annahme, die dem Modell zugrunde liegt, nicht realistisch. Deswegen ist der dadurch erzielte Fahrzeitabbau nicht realistisch.

Wenn Sie hier schauen – darüber haben wir schon gesprochen; dann werden wir das noch einmal überprüfen - - Nach unserer Auffassung ist im Berufsverkehr, in dem die S-Bahn bereits heute verspätungsanfällig ist, eine Haltezeit in Stuttgart (Tief) von 30 Sekunden nicht machbar. Deswegen müsste sie höher angesetzt werden. Dann würde die Betriebsqualität schlechter im Urteil.

Wir haben hier die halbe Gleiszahl und dafür doppelt belegte Bahnsteige. Was bewirken doppelt belegte Bahnsteige? – Der Zug fährt sage und schreibe mit Tempo 20 in den neu gebauten Durchgangsbahnhof ein. Wir haben erklärt bekommen, wir müssen den Durchgangsbahnhof bauen, weil der Kopfbahnhof zu langsam ist. Das hat Herr Kefer zwei Stunden lang in der Schlichtung vor einem halben Jahr erklärt. Jetzt haben wir bei 26 Zügen den Fall – bei 26 Zügen pro Stunde, wohlgemerkt -, dass eine Doppelbelegung stattfindet und dann Tempo 20 gilt. Wenn die Züge in der Reihenfolge umgekehrt sind, weiß man nachher nicht mehr, wo man einsteigen soll. Die Züge behindern sich, und es gibt Gedränge auf den Bahnsteigen. Deswegen sind solche Doppelbelegungen nur als Notmaßnahme in überlasteten Bahnhöfen anzutreffen.

Ich will es noch einmal erklären: Was ist die Doppelbelegung? – Vorn rot, nach links fahrende Züge, um 7:12 Uhr der Zug nach Cannstatt, 7:17 Uhr der nach Mannheim. Sie stehen in Ihrem Fahrplan beide am Gleis 8. Hat der vordere Zug Verspätung, wird der hintere aufgehalten. Diese Doppelbelegung kommt in der Spitzenstunde dreizehnmal vor. Das gibt es in keinem anderen Großbahnhof in Deutschland, nirgendwo. Deswegen sagen wir: Sie haben einen Fahrplan konstruiert, der nicht an der Realität ausgerichtet ist. Es ist eine Scheinwelt, die Sie uns hier präsentieren.

Wenn wir nur die doppelt belegten Züge auf ein realistisches Maß reduzieren, sind Sie weit weg von den geforderten 49. Nirgendwo in Deutschland gibt es dies.

Wenn man sich dann anschaut, welche Anforderungen der Bahnhof noch aushalten soll, dann stellt man fest: Nicht nur 13 Doppelbelegungen enthält Ihr Fahrplan, sondern in neun Fällen sind die Haltezeiten kürzer als drei Minuten. Das bezieht sich alles auf die Spitzenstunde. Das ist viel zu kurz. In zehn Fällen ist die Zugwechselzeit – Herr Dr. Geißler, das ist die Zeit bis zur Wiederbelegung eines bestimmten Gleisabschnitts durch den nächsten Zug – kürzer als fünf Minuten. Auch das gibt es bei keinem anderen Großbahnhof in Deutschland. Das ist eine absolute Ausnahmeerscheinung, dass man einmal Zugwechselzeiten unter fünf Minuten hat. Sie haben

also extrem eng gepackt.

Das Modell sagt: Das kann man irgendwie so machen. Aber warum präsentieren Sie uns einen Fahrplan, den es sonst nirgendwo in Deutschland gibt, und zwar auch nicht in überlasteten unpünktlichen Bahnhöfen? Ihr Problem ist doch aber die Pünktlichkeit in Ihrem deutschen Netz.

(Ingulf Leuschel [Projektbefürworter]: Hannover drei Minuten!)

Würde dieser Fahrplan wirklich funktionieren, wäre Stuttgart 21 mit Abstand der überlastetste Bahnhof Deutschlands.

Hier, Herr Dr. Geißler, sehen Sie den sogenannten Gleisbelegungsplan; erklären kann ich ihn aus Zeitgründen nicht. Sie sehen, erstaunlicherweise hat er nicht acht Gleise, sondern es gibt immer zu einem Gleis noch einen A-Buchstaben. Also jede farblich gekennzeichnete Spalte ist ein Gleis, und diese A-Gleise, die es in der Wirklichkeit nicht gibt, sind erforderlich, wenn man mit den acht Gleisen nicht hinkommt und dann eben 13 Züge in der Stunde aufs A-Gleis stellen muss, das es nicht gibt. Das ist nur ein „Harry-Potter-Gleis“, nämlich Doppelbelegungen. Wenn man dann genauer hinschaut, dann stellt man hier fest: Die Haltezeiten sind weit unterschritten, liegen weit unter jeder Norm, und dann stellt man fest, es sind 26 Züge, um die es geht. Hier wird zum Teil der Faktor zwei unterschritten, also halb so viel, wie in der Norm vorgesehen.

Wenn man dann weiter guckt, sieht man die Doppelbelegungen, die blau eingekreist sind. Das sind also keine Erfindungen von uns, sondern die sind alle in Ihrem Fahrplan nachweisbar. Die zu kurzen Haltezeiten sind pinkfarben gekringelt – Haltezeiten unter drei Minuten. Die Zugwechselzeiten unter fünf Minuten sind orange gekringelt. Das Bild sieht überhaupt nicht besser aus als das Bild, das wir uns vor einem halben Jahr angeschaut haben. Es herrscht genau das gleiche Chaos. Dieser Chaosfahrplan kann in der Realität nur in Verspätungen münden. Sie haben diese Realität ausgeblendet mit Tricks, die unter Normen verpackt werden, die SMA eben nicht kritisiert. SMA sagt: Das, was ihr hier in Deutschland für Normen habt, ist eure Sache!

Dann kommt ein erstaunliches Ergebnis, und es ist schön, wenn man am Ende eine einfache Grafik hat: Diese Grafik besagt, wenn man sich die vorhandenen Bahnhöfe oder auch einen im Bau befindlichen großen Bahnhof in Deutschland und in Europa anschaut und dann die Frage stellt, wie viel Züge werden dort in der Spitzenstunde an einem Bahnsteig abgewickelt – das ist eine Vergleichsgröße; die Bahnhöfe sind unterschiedlich groß -, dann sieht man, viele Bahnhöfe in Deutschland haben etwa zwei Züge pro Stunde und Gleis. Bei den Durchgangsbahnhöfen ist der Wert höher, aber den höchsten in Deutschland gemessenen Wert erreichen die Bahnhöfe in Hamburg und in Köln, beide von der Stiftung Warentest als die schlechtesten Pünktlichkeitsbahnhöfe beurteilt; es sind die überlastetsten Bahnhöfe, die Sie betreiben. Diese Bahnhöfe haben die höchsten Gleisbelegungswerte, und dort endet die

Wirklichkeit bei 4,2 und 4,4 Zügen pro Stunde.

Das, was Sie uns hier im Stresstest vorstellen, ist ein Bahnhof, der angeblich das technisch Machbare um fast 50 % verbessert, indem nämlich 6,1 Züge in der Spitzenstunde im Stressfahrplan unterwegs sind, und im Notfallkonzept schleusen Sie zusätzlich noch acht S-Bahnen durch diesen Bahnhof. Dann sind Sie bei 57 Zügen in der Stunde. Damit sind Sie weit, weit weg von der Realität jeden Bahnhofs in Deutschland. Wir sagen: Dies ist Ihnen nur durch Ausblenden der Wirklichkeit, durch unrealistische Annahmen gelungen.

4. Kapitel: Thema verfehlt. Es ist immer noch kein Bahnhof für die Fahrgäste. Wir hatten mit Ihnen vereinbart, dass dieser Test nach der Schweizer Planungssystematik durchgeführt wird. Herr Stohler, das Sie damit die Eisenbahn in Europa vorangebracht haben, das ist ein Verdienst, das ich Ihnen hoch anrechne, dass man nicht mehr Bahnhöfe baut und nachher fragt, wie die Züge durchkommen, sondern dass man zuerst eine solche Simulation durchführt und dann entscheidet, was man wirklich an Infrastruktur braucht. So ist es richtig. Das ist die Schweizer Methode, die richtige. Nur leider haben Sie das wieder nicht gemacht. Sie haben Ihren bestehenden Bahnhof genommen und alles vermieden, damit der sich an den Fahrplan anpassen muss. Sie haben tatsächlich am Beispiel der Wendlinger Kurve die Anforderung, drei Züge darüber zu bringen, ignoriert und haben gesagt: Wenn es nicht geht, dann reduzieren wir eben auf zwei Züge; dann kann die Kurve so bleiben, wie sie ist. Das entspricht nicht der Aufgabe. Das ist die falsche Logik und ist die falsche Systematik. Aus Zeitgründen kann ich das nicht im Detail erläutern.

Das Problem der Wendlinger Kurve so, wie sie heute besteht, ist eben, dass sie eingleisig ist; sie wird über Weichen an die Schnellfahrstrecke, an die Milliarden Euro teure Schnellfahrstrecke ebenerdig angebunden. Ein Zug kreuzt die Strecke, und sie ist dann in beide Richtungen blockiert. Das ist so wie ein Anschluss an die Autobahn mit Ampeln, und das wirkt sich dramatisch aus. Das sehen Sie daran, dass dieser dritte Zug eben nicht durchkommt; es gehen nur zwei. Es ist aber die Voraussetzung der Planfeststellung, der Wirtschaftlichkeitsrechnung, dass dort drei Züge fahren, weil die Prognose sagt, dass sie gebraucht werden. Wir brauchen drei Züge. Die gehen nicht durch, und damit ist Ihre Wirtschaftlichkeitsrechnung kaputt. Sie dürften so gar nicht bauen.

Ich kann leider dieses wunderschöne Beispiel jetzt aus Zeitgründen nicht zeigen. Bei Bedarf liefern wir es nach, weil es sehr unterhaltsam ist. Es zeigt, wie sich Züge in der Wendlinger Kurve gegenseitig behindern. - Diese eine Stelle will ich doch zeigen: Der Abstand zwischen diesen beiden Zügen - der blau gekennzeichnete Zug fährt jetzt durch die Wendlinger Kurve eingleisig, er kreuzt das Gegengleis und dann kommt ein ICE, der hier sicherlich deutlich über 150 km/h fahren darf - an der Weiche beträgt 70 Sekunden. Das ist unterhalb der Konstruktionsrichtlinie, ist nicht zulässig, aber so in Ihrem Fahrplan erforderlich. SMA sagt dazu, die Richtlinie sei nicht eindeutig. Zwei Minuten sind die Mindestzeit. Sie nehmen 70 Sekunden. Im Ergebnis

dürfen auch bei diesen extrem knappen Abständen nur noch zwei Züge die Wendlinger Kurve benutzen.

Ich klicke die Folien jetzt durch, weil ich versprochen habe, Zeit einzusparen. - Im Verspätungsfall blockieren sich mehrere Züge gegenseitig, und die Anschlüsse im Bahnhof gehen verloren. Der ICE ist weg, bevor der Regionalexpress hineinkommt. Solche Anschlussverluste sind im Modell nicht betrachtet worden, haben keinen Einfluss auf das Urteil von SMA.

Das Interessante ist eben: SMA sagt, bei zwei Zügen, bei mehr als zwei Zügen ist der Ausbau erforderlich. Die Bahn sagt - siehe die Folie von Herrn Dr. Kefer, die er vor vier Stunden präsentiert hat - auf die Frage, ob die große Wendlinger Kurve jetzt nach dem Stresstest gebaut werden muss, Nein. Warum? - Sie haben einfach den Zug gestrichen, den Sie versprochen hatten. Das ist einfach nicht sportlich, Herr Dr. Kefer. Sie hätten zugeben müssen, die große Wendlinger Kurve ist erforderlich. So war der Test geplant.

Ich komme zum Schluss, 5. Kapitel: Sie sind mit diesem Test eindeutig durchgefallen. Die Gesamtnote lautet „mangelhaft“, ausgehend von der nur wirtschaftlich optimalen Qualität, die nicht gut ist. „Gut“ war gefordert, aber Sie haben dann einfach die Latte beim Hochsprung tiefer gelegt, um drüber zu kommen.

Von dieser wirtschaftlich optimalen Gesamtnote, die SMA testiert, muss abgezogen werden, dass noch Verstöße zu heilen sind, und dann könnte möglicherweise bereits der kritische Fall eintreten. SMA sagt, es ist nicht absehbar - so steht es schwarz auf weiß -, dass der kritische Fall eintritt, aber Sie schließen es nicht aus. Also lassen Sie es bitte erst mal simulieren, bevor Sie eine Behauptung aufstellen. Jenseits der Aussagen von SMA sagen wir: Wenn Sie außerdem die ungelösten Probleme - das ist das, was über die 15 % hinausgeht, Herr Dr. Kefer; das sind die Dinge, die jetzt kommen - auch bei der Modellierung berücksichtigen, wenn Sie also das S-Bahn-Problem lösen wollen, das SMA Ihnen testiert, die S-Bahn endet im Verspätungsdester, dann wird es überhaupt mit der Gesamtqualität kritisch. Wenn Sie die Anforderungen des Landes an den Fahrplan, die wir vorher besprochen haben, alle einarbeiten müssen, wird es schon kritisch bis mangelhaft. Das senkt die Qualität in Ihrer Berechnung deutlich ab. Wenn Sie dann auch noch die unrealen Annahmen, z. B. 50 % mehr Züge pro Gleis und Bahnsteig als in jedem anderen Bahnhof in Deutschland, diese Doppelbelegungen, korrigieren, dann wird die Gesamtnote „mangelhaft“.

Deswegen sind Sie formal und inhaltlich gescheitert. Sie sind durchgefallen. Dieser Stresstest hat das Gegenteil dessen bewiesen, was Sie behaupten. Und die gute Betriebsqualität, die Sie uns versprochen haben, die endet nach unseren Schätzungen bei etwa 42 Zügen. 42 Züge sind aber der Grenzbereich der Leistung des bestehenden Kopfbahnhofs.

Wir kommen also zurück zum Anfang: Warum machen wir diesen ganzen Streit über

Betriebsqualität? - Wir machen diesen Streit nur, um den Vergleich zwischen dem bestehenden Bahnhof und dem Zukunftsbahnhof herzustellen. Das ist unsere Diskussion.

Jetzt wird es wieder sehr einfach: Das Ergebnis dieser aufwendigen Simulation ist tatsächlich, wie wir schon vor einem halben Jahr behauptet haben - das ist jetzt durch die Simulation sehr gut belegbar -: Beide Bahnhöfe sind in der Leistungsfähigkeit sehr nahe beieinander; sie können etwa gleich viel. Dann ist es sicherlich nicht richtig, sie für so viel Geld zu vergraben.

Das Fazit erspare ich Ihnen jetzt; das kann man nachlesen. - Das sind Ihre Methoden, mit denen Sie den Stresstest scheinbar bestanden haben. Wichtiger ist mir das Schlussfazit. Mit 49 Zügen pro Stunde wäre Stuttgart 21 bereits bei der Einweihung überlastet. Es wäre ein Bahnhof, der in seinem Verspätungsmodus betrieben wird, und das bedeutet, dass ein relevanter Zuwachs im Schienenverkehr von 30 %, der in Baden-Württemberg allein in den letzten 15 Jahren stattgefunden hat, mit diesem von Ihnen geplanten Bahnhof nicht mehr möglich ist. Denn er ist so unterirdisch in die Stadt hineingebaut, dass man ihn kaum je wird erweitern können. Sie konnten nie nachweisen, dass es überhaupt planerisch machbar ist, das zu tun.

Im bestehenden Kopfbahnhof können so viele wie beim künftigen abgewickelt werden, aber dieser bestehende Kopfbahnhof ist erweiterungsfähig. Das haben wir Ihnen in der Schlichtung, die vor einem halben Jahr stattgefunden hat, bereits nachgewiesen: einen Fahrplan mit 52 Zügen, den Sie als machbar eingestuft haben. Das heißt, mit etwas mehr Weichen, mit ein paar Kilometern Zulaufstrecke ist der Kopfbahnhof in der Lage, wesentlich mehr Züge im kommenden Jahrhundert abzuwickeln als der angebliche Zukunftsbahnhof Stuttgart 21.

Wenn man einen solchen hervorragenden Kopfbahnhof von den Vorfahren geerbt hat, der in der Lage ist, für das nächste Jahrhundert den Zugverkehr abzuwickeln, dann darf man ihn nicht vergraben und durch einen Bahnhof ersetzen, der von Anfang an von Stress Migräne bekommen wird. Der Grund für den Bau von Stuttgart 21 ist damit eindeutig entfallen. Sie können den Verkehr der Zukunft nicht abwickeln. Wir sagen: Ohne einen Leistungsnachweis, der nur durch eine vollständig korrekte Simulation, bei der alle Prämissen berücksichtigt sind und nicht nur noch ein paar kleine technische Probleme gelöst werden, ohne einen solchen Leistungsnachweis darf der Bahnhof nicht gebaut werden. Deswegen meinen wir, wir sollten oben bleiben.

Danke schön.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. - Wir kommen jetzt zur Diskussion. Das, was Herr Palmer gesagt hat, war bereits Teil der Diskussion. So haben wir das

auch aufgefasst. Daran anschließend sollten jetzt die Stellungnahmen der übrigen Beteiligten kommen. Das ist ja notwendig. Wir fangen mit der Bahn an. Dann kommt das Land, die Landesregierung, dann kommen die Stadt, die Region. - Wollen Sie, Herr Hauk, auch etwas sagen für die CDU?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Wieso? - Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Seit wann hat die CDU hier irgendeinen Sonderstatus? Weil sie jetzt Opposition ist? - Zuruf von Jeanette Wopperer [Projektbefürworte-rin])

- Nein. Machen wir daraus keinen Prinzipienstreit! Herr Hauk hat um Teilnahme gebeten; er ist Fraktionsvorsitzender der CDU. Dann ist Herr Rivoir von der SPD angemeldet worden. Herr Palmer läuft zweifellos natürlich auch als Grüner. Dann ist nur die FDP nicht vertreten, die Liberalen nicht. Das ist wahr. Aber - so sage ich einmal, damit ich keine Schwierigkeiten mit der FDP bekommen - auf jeden Fall haben wir dann doch die drei größten Parteien, die im Landtag vertreten sind, hier. Deswegen ist Herr Hauk auch hier. Aber jetzt machen Sie daraus mal keinen Prinzipienstreit. Herr Palmer ist auch als Grüner hier - Können wir das mal so stehen lassen? -, und der Minister ist auch ein Grüner. Insofern: Jetzt ist Ruhe und Frieden. Herr Hauk ist zu Recht hier und kann natürlich auch etwas sagen.

Jetzt fangen wir in der Diskussion mit der Bahn an. Es muss ja etwas zu dem - so sage ich einmal - Abschlussbericht von Herrn Palmer gesagt werden. Ich brauche ja nicht das zu wiederholen, was er gesagt hat: Die Voraussetzungen seien von der Bahn getürkt worden. So sage ich das jetzt mal mit meinen Worten. Er hat „getrickst“ gesagt. Dabei wundere ich mich ein bisschen, wie Sie einen, den Sie im Grunde genommen als „Trickser“ bezeichnen, trotzdem hoch schätzen. Das haben Sie vorhin gesagt: Ich schätze Sie sehr hoch.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

Aber eine halbe Stunde lang haben Sie fünfmal gesagt: Der Kefer hat „getrickst“. Also, das ist auch null zu null,

(Heiterkeit)

um es mal so zu sagen. - Herr Kefer, Sie haben jetzt das Wort.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, ich würde aber Wert darauf legen, dass insbesondere Herr Stohler diese Punkte auch noch einmal kommentiert.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stohler, natürlich. Das ist klar. Herr Stohler hat immer das Recht, zu jeder Zeit einzugreifen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Gut. Darauf lege ich Wert. - Herr Palmer, es

gibt ein grundsätzliches Problem, das ich mit Ihren Darstellungen habe. Wir haben ja genau, um eine solche Diskussion fundiert zu führen, einen neutralen und unabhängigen Gutachter bestellt. Ich erinnere noch einmal: auf Ihren Vorschlag, von Ihnen benannt und von uns akzeptiert.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

Diesen neutralen Gutachter greifen Sie im Moment massiv an, und zwar in einer ganzen Reihe von Punkten. Es ist ja vorhin unterstellt worden, dass wir tricksen würden. Herr Geißler, ich möchte gern auf ein paar Punkte hinweisen, bei denen sich die ganze Geschichte sehr anders darstellt, beispielsweise - wie Frau Wopperer gerade sagte - dass Zitate verkürzt und in einer unzulässigen Art und Weise vorgebracht wurden. Ich sehe das ganz genauso.

Ich fasse auch noch einmal zusammen: Wie Herr Stohler vorhin sagte, 80 bis 85 % der Punkte, die hier auf den Folien stehen, die Sie eben nicht alle darauf gekennzeichnet haben, ob sie korrigiert worden sind oder nicht, sondern bei denen Sie das bewusst nicht gesagt haben, sind korrigiert und verändern das Ergebnis nicht. Für die restlichen 15 bis 20 % hat Herr Stohler bestätigt, dass auch das das Ergebnis nicht verändern würde.

Es sind darüber hinaus Falschbehauptungen aufgestellt worden, beispielsweise die S-Bahn-Wechselzeiten mit 48 Sekunden statt 30 Sekunden unter völliger Ignoranz der heutigen Situation und der hohen Pünktlichkeit, die die S-Bahn fährt.

Es sind weitere Behauptungen aufgestellt worden, mit denen Fahrplandaten angezweifelt werden, die vereinbart und vorgegeben sind. Es sind weitere Behauptungen aufgestellt worden, dass wir Züge gestrichen hätten, die aber nicht gestrichen worden sind. Es sind Behauptungen aufgestellt worden, dass die Abfertigungszeiten nicht enthalten seien, obwohl sie enthalten sind. Es seien Gleisbelegungen angeblich zu überarbeiten, außerhalb, Signalplanungen seien falsch, sonstige Kleinigkeiten. Da wird der Eindruck erweckt, dass das Ganze eine Auswirkung auf das Ergebnis der Simulation hat. Das bestreiten wir auf das Entschiedenste.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Belege!)

- Ich verweise dort wieder auf das Testat von Herrn Stohler.

Die Diskussion über die Haltezeiten, Herr Palmer, die Sie zitieren, ist mittlerweile uralt. Wir haben die Haltezeiten gezeigt, wir haben gezeigt, dass die Mindesthaltezeiten keine Rolle spielen. Auch das wird von Ihnen ignoriert. Die Doppelbelegungen als solche werden angezweifelt, sie entsprechen aber genau den Standards. Die Wechselzeiten werden angezweifelt, sie entsprechen genau den Standards, und so weiter. Es gibt eine Vielzahl von Behauptungen in Ihrem Vortrag, die nicht zutreffen und die nachgewiesenermaßen, und zwar nachgewiesenermaßen durch den gemeinsam

bestimmten Gutachter, komplett falsch sind.

Jetzt, Herr Palmer, würde ich gern noch einmal abschließend auf einen Punkt kommen, den Sie am Anfang „gestresst“ haben, nämlich, dass Sie sagten - lange Tirade -: wirtschaftlich optimale Betriebsqualität, gute Betriebsqualität, Premium-Betriebsqualität. Wir haben - auch das wird von Herrn Stohler ausgeführt - in Deutschland eine Konvention, dass wir wirtschaftlich optimal bauen, weil wir mit dem Geld der Fördergeber sorgsam umgehen müssen. Das ist eine der ganz wesentlichen Randbedingungen für solche Bahnknoten.

Die zweite Randbedingung ist in der Vordiskussion mit Herrn Geißler besprochen worden, nämlich, dass dieser Bahnknoten in der Lage sein soll, Verspätungen abzubauen. Genau dies tut er, ebenfalls nach Testat der Firma SMA, und zwar unter Nutzung insbesondere von langen Haltezeiten in dem Bahnhof. Auch dies wird von Ihnen ignoriert.

Ich fasse damit zusammen, dass nämlich genau das, was im Testat herausgekommen ist, wahr ist, und dass Sie versucht haben, was Sie die letzten zwei Stunden mit Einzelbehauptungen getan haben, die in vielen, vielen Fällen schlichtweg nicht zutreffen, das Vertrauen in die Begutachtung durch die SMA zu erschüttern. Das Spiel, Herr Palmer, ist zu durchsichtig. Das funktioniert so nicht.

Wir kommen demzufolge ganz klipp und klar zu einem anderen Ergebnis als Sie, nämlich, dass wir gemäß des Testats unseres neutralen Gutachters den Stresstest ganz eindeutig bestanden haben.

Vielen Dank.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es bleiben ja zwei Fragen übrig, nämlich, welche Konsequenzen vonseiten der Bahn jetzt daraus gezogen werden müssen. Dazu haben wir ja die Folie 25, wo SMA als Fazit sagt:

Wir empfehlen weiter, die in den Steckbriefen beschriebenen Unstimmigkeiten und kleineren Fehler zu beheben...

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja, Herr Geißler, da mache ich eine ganz simple Aussage: Wir werden das beheben, und wir stellen die Ergebnisse ins Netz. Punkt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. - Jetzt fahre ich in dem Zitat fort - -

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Herr Kefer, ganz konkrete Frage - -)

- Einen Moment! Herr Rockenbauch, Sie haben nicht das Wort. Das ist wirklich wahr. Ich gebe es Ihnen gleich. Ich gebe Ihnen gleich das Wort.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Ich bestehe darauf!)

Ich habe noch das Wort. Es ist ja in Ihrem Interesse, wenn wir die Frage abklären.

Ich trage dieses Zitat noch einmal und dann zu Ende führend vor:

Wir empfehlen weiter, die in den Steckbriefen beschriebenen Unstimmigkeiten und kleineren Fehler zu beheben

- Da wird gesagt: Das machen wir. -

und zur Bestätigung des Gesamtergebnisses einen weiteren Simulationsdurchlauf durchzuführen und zu veröffentlichen.

Vorschlag SMA. - Kann das gemacht werden?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Der Simulationslauf als solcher ist kein Thema. Das Modell liegt vor. Ich weise explizit darauf hin, dass das kein weiterer Stresstest ist, sondern es ist die finale Korrektur der verbleibenden 15 bis 20 %, die Herr Stohler in dem Bericht erwähnt hat. Diesen weiteren Simulationslauf kann man relativ kurzfristig machen, und wir stimmen bei, diesen dann - wie von Herrn Stohler vorgeschlagen - auch ins Netz zu stellen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ist das - - Herr Palmer?

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, wir sind dann mit diesem Vorschlag einverstanden, wenn dabei alles, was wir moniert haben, korrigiert wird; d. h., nicht nur die Kleinigkeiten, sondern ich sage Ihnen, worum es mir geht:

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Nein!)

Berücksichtigung der Bauzeitenzuschläge - Sie wissen, was ich meine -, die korrekte Gleiszuordnung am Flughafen-Bahnhof, Sie sollen alle Anforderungen des Landes vollständig in den Fahrplan einarbeiten, also alle Kritikpunkte, die wir vorgetragen haben, komplett ausräumen und dann das Modell wieder laufen lassen.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Nein!)

Dann sind wir auf das Ergebnis gespannt. Dann kommt „mangelhaft“ heraus.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Palmer, sind das nicht zwei Paar Stiefel?

Boris Palmer (Projektgegner): Ja, natürlich.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich habe nur von dem geredet, was SMA vorgeschlagen hat,

(Zuruf: Genau!)

also die Behebung der kleineren Fehler und zur Bestätigung des Gesamtergebnisses eine neue Simulation zu machen. Das, was Sie sagen, gehört ja nicht zu dem Kritikpotenzial von SMA.

(Boris Palmer [Projektgegner]: Richtig! Das wird moniert, aber nicht berechnet!)

- Nur insoweit es auch das Kritikpotenzial von SMA ist, muss es mit hinein. Ob jetzt die Kritikpunkte, die Sie noch zusätzlich vorgetragen haben, ebenfalls simuliert werden können, ist ein anderes Kapitel. Sind wir uns darüber einig?

(Widerspruch der Projektgegner)

Es sind zwei Paar Stiefel. Die Bahn ist bereit, eine zweite Simulation zu machen zur Behebung und dann zur Darstellung der Fehler, was das Gesamtergebnis angeht. Das ist gerade gesagt worden.

Eine andere Frage ist, ob das, was Sie zusätzlich moniert haben, ebenfalls noch in eine Simulation hineinkommt. Das ist die Gefechtslage, und darauf muss die Bahn eine Antwort geben. Es ist ja richtig, was Sie sagen. Einverstanden. - Herr Kefer!

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Das, was wir tun werden, ist, die verbleibenden Kritikpunkte der SMA, wie von Ihnen vorgeschlagen, Herr Stohler, berücksichtigen. Das, was Sie, Herr Palmer, vorhaben, werden wir nicht tun, weil dies nämlich dazu führt, dass wir jetzt Fahrplanänderungen nachgeschoben bekommen und diese nachgeschobenen Fahrplanänderungen nicht Gegenstand des Stresstests sind. Wir haben mit dem Land eine klare Vereinbarung, was den Fahrplan angeht, und diese Vereinbarung werden wir nicht verlassen.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Geißler!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. Das ist eine klare Auskunft. - Frau Dahlbender!

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte darauf insofern erwidern: Wir haben uns die Mühe gemacht, für die gutachterlichen Aussagen des SMA-Audits, auch für unsere Aussagen Belege zu finden. Herr Kefer hat mit sehr allgemeinen Behauptungen darauf geantwortet. Herr Kefer hat auch nicht berücksichtigt, dass ganz klar herausgearbeitet wurde: Die Vorgaben des Landes sind in wichtigen

Punkten nicht umgesetzt. Das lehnt er einfach rundweg ab und sagt: Das machen wir nicht. Dann ist ganz klar herausgekommen: Es ist kein Störfall mit eingearbeitet,

(Bernhard Bauer [Projektbefürworter]: Das stimmt nicht!)

es ist kein echter Stresstest, das gehört dazu. Man kann das nicht für tausend Fälle machen, aber für wesentliche, gravierende Fälle, die im Alltag des Bahnbetriebs vorkommen, muss man das machen, bevor man für Milliarden Euro einen solchen Tiefbahnhof baut. Ich denke, wir müssen das einfordern, sonst ist es kein echter Stresstest und kann nicht akzeptiert werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Deshalb habe ich ja versucht, es abzuklären, indem ich noch einmal nachgefragt habe, ob diese ganzen Signalstörungen und das, was da alles zu Recht als mögliche Störfälle bezeichnet werden kann, insofern aufgefangen sind von den Verspätungen, die durchschnittlich generell an Bahnhöfen auftreten, unabhängig davon, was die Ursache dieser Verspätung ist. Denn sonst - so habe ich das verstanden - würde man ja ins Uferlose kommen, wenn Sie einzelne Störfälle, alle einzelnen Störfälle hineinbringen wollten. Da gibt es ja alles Mögliche, wenn ein Hund überfahren wird, was weiß ich.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Habe ich nicht gesagt!)

Das habe ich auch schon erlebt. - Ich habe es so verstanden, dass man das generalisieren muss. - Herr Arnoldi!

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, für mich wäre beispielsweise ein Störfall, dass in diesem abgleisigen Durchgangsbahnhof aus irgendeinem Grund ein Gleis blockiert ist. Jetzt müsste dann der Stresstest zeigen, wie die Bahn damit umgeht. Bricht dann der Verkehr in Stuttgart zusammen, oder können die Disponenten - wie Herr Dr. Kefer immer wieder sagt - das in den Griff kriegen? Das wäre für mich einmal so eine Simulation eines echten Störfalls. Ich habe jetzt nicht mehr acht, sondern ich habe nur noch sieben Gleise, aber die gleichen Züge stehen da und sollten abgefertigt werden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer, bitte noch einmal kurz.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Der Stresstest - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer, Entschuldigung. Der Minister neben mir beschwert sich zu Recht. Aber du kommst deswegen nicht dran, weil ich dich nicht sehe. - Bitte schön.

(Heiterkeit)

Winfried Hermann (Projektgegner): Vielen Dank. Dann muss ich mich wohl künftig

anders bemerkbar machen. - Es sind ja schon mehrfach die Betroffenheit des Landes und auch die Ansprüche des Landes angesprochen worden. Dazu möchte ich mich äußern. Wir sind natürlich sehr hellhörig geworden, als wir das Gutachten im Detail gelesen haben, wenn SMA schreibt - wohlgemerkt, das ist jetzt nicht Zitat Landesregierung oder des Verkehrsministeriums; sondern das steht hier so bei SMA -:

Keines der Landeskriterien ist vollumfänglich erfüllt worden.

Das haben Sie von SMA geschrieben. Wir haben heute ja schon mehrfach gehört, welches die Kriterien des Landes waren. Ich will nur noch einmal daran erinnern: Anschlüsse sollen gehalten werden, die Vermehrung um 30 % sollte gleichmäßig verteilt werden, Takte sollen gehalten werden, Linien sollen gehalten werden, der Fahrplan des Landes sollte umgesetzt werden. Jetzt schreiben Sie in dem Gutachten „ist nicht vollumfänglich umgesetzt“. Dann geben Sie bei den einzelnen Punkten zu, dass einzelne Anschlüsse nicht gehalten werden, Sie sagen auch, einzelne Haltestellen können nicht bedient werden, Sie sagen, wir können von Tübingen - das ist nicht nur die Stadt Tübingen, sondern das ist der gesamte Neckarraum, der obere Neckarraum, Zollernalbkreis; eine große Region - - Geht nicht, muss bleiben. Ich habe das so verstanden, dass Sie sagen, die Wendlinger Kurve brauchen wir nicht aus wirtschaftlichen Gründen, aber das heißt vor allem, für diese südliche Region gibt es für das kommende Jahrhundert keine Entwicklungsmöglichkeit, weil genau nur zwei Züge über den Flughafen nach Stuttgart passen. Ende der Fahnenstange bei einem neuen Bahnhof. Ist das wahr? Ist das so? Können Sie das noch einmal bestätigen?

Ich habe jetzt nur einige dieser Punkte ausgeführt, von denen Sie zunächst gesagt haben, das seien alles kleinere Punkte, die man eigentlich nicht so ernst nehmen muss. Jetzt frage ich Sie, Herr Stohler: Wenn diese kleinen Punkte alle zusammen genommen werden und alle korrigiert werden, und zwar in der Anforderung, die das Land in einem Fahrplan im Mai übergeben hat, von denen die Bahn gesagt hat, machen wir im Prinzip, aber nicht in jedem Detail - jetzt merken wir, darauf kommt es an, Radio Eriwan hat es uns gelehrt; es kommt immer darauf an, was Nebenprinzip ist; und im Nebenprinzip stellen wir eine Reihe von Verletzungen fest; das hat SMA bestätigt -, was ist dann? Was ist, wenn alle diese Mängel korrigiert werden? Welche Konsequenzen hat es im System, und was kostet es, wenn man sie beseitigen will?

Dann möchte ich gern noch eine Anmerkung zu der Diskussion machen, die hier gerade gelaufen ist, an der ich sehr interessiert bin, in der man bei den verschiedenen Mängeln, die angezeigt sind, versucht hat, noch einmal einen Simulationsnachlauf zu machen. Ich bin sehr dafür. Ich präzisiere auch: Wir brauchen keinen zweiten Test, einen völlig neuen Test, sondern wir brauchen einfach noch ein paar Simulationsnachläufe, in denen wir alle diese Korrekturen machen. Dafür sind wir sehr. Ich habe mich auch öffentlich dazu geäußert.

Aber wenn wir das tun, dann bin ich nicht mehr bereit, dass wir es im bisherigen Stil

machen, sondern dann machen wir das wirklich sehr transparent. Dann wollen wir seitens der Nahverkehrsgesellschaft des Landes auch beteiligt sein, und dann gibt es auch nicht mehr das Argument: Aus Zeitgründen ist es nicht mehr möglich, das alles so genau mit ihnen zu besprechen, wir machen es im Prinzip. Dann will ich das vollumfänglich.

Dann will ich auch noch einmal einen anderen Punkt sagen. Wir haben vorher über ICs gesprochen, die gestrichen und durch Nahverkehrszüge ersetzt werden. Das kann man machen. Aber es ist natürlich klar: Wenn Sie einen IC durch einen Nahverkehrszug ersetzen, dann ist der Nahverkehrszug kein IC mehr. Das ist ein anderer Zug, der auch eine andere Reichweite hat. Das ist auch so abgebildet. Das ist eine Verschlechterung der Qualität. Außerdem schieben Sie die Kosten der Nahverkehrsgesellschaft beziehungsweise dem Land Baden-Württemberg zu,

(Beifall von Gangolf Stocker [Projektgegner])

weil es ein Nahverkehrszug ist, der bestellt werden muss. Vorher war es ein IC, der eigenwirtschaftlich gelaufen ist. Auch das sind natürlich einfach - ich will jetzt nicht „Tricks“ sagen - Maßnahmen, die günstig sind, aber die nicht im Interesse des Landes sind.

Jetzt will ich noch etwas zu den Perspektiven sagen. Wir haben hier als Koalition im Land - übrigens unter großer Zustimmung, weit über die Koalition hinaus - die Ansage gemacht: Wir wollen in den nächsten Jahren den Schienenpersonenverkehr deutlich ausbauen, wir wollen, dass mehr Menschen im ÖPNV auf der Schiene fahren. Jetzt haben wir heute ein Modell präsentiert bekommen - SMA hat es sozusagen vielfältig zertifiziert -, das im Prinzip am Ende der Leistungsfähigkeit ist. Wenn Sie nur das Beispiel Wendlinger Kurve nehmen, sind wir dann schon am Ende der Leistungsfähigkeit. In vielen anderen Bereichen sind wir durch Doppelbelegungen schon zu Beginn am Ende der Leistungsfähigkeit. Da bin ich dann schon entsetzt, dass man für einen neuen Bahnhof, der zukunftsweisend ein ganzes Jahrhundert lang Zuwachs beim Schienenverkehr ermöglichen soll, so ein Angebot bekommt.

Ich vergleiche! Als Schwabe rechne ich genau. Ich schaue mal nach Berlin. Dann schauen Sie mal, wie der Hauptbahnhof in Berlin konstruiert ist. Dann schauen Sie mal, wie Gesundbrunnen oder das Südkreuz konstruiert sind. - Das ist „Premiumqualität plus“. Nur, es hat nicht annähernd so viel gekostet wie das, was Sie hier in Stuttgart als Stuttgart 21 verkaufen, was nicht einmal Premium ist. Wir bekommen vielmehr für einen Premiumpreis eine Qualität, die maximal zufriedenstellend ist. Das empfinde ich aus Sicht des Landes als außerordentlich unbefriedigend. Das will ich hier an der Stelle schon einmal gesagt haben.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das war jetzt die Stellungnahme des Landes. - Herr

Rockenbauch, zur Geschäftsordnung? Denn Sie sind noch nicht dran. Wir sind ja jetzt bei den Stellungnahmen - verstehen Sie? - zu Stohler, Testat.

Es bleibt ja etwas übrig, was der Minister gerade auch noch angesprochen hat. Darüber ist noch keine Klarheit vorhanden. Wie ist es jetzt mit „wirtschaftlich optimal“ und „Premium“? - Wenn ich das richtig verstanden habe, dann gehen Sie - Herr Hauk hat sich dazu schon geäußert - davon aus, dass, wenn ich Zufahrt, Haltezeit und Abfahrt - Sie haben da „Einbrüche“ und „Ausbrüche“ als Begriffe, was man auch erklären muss; das mache ich aber nicht jetzt - nehme, insgesamt Verspätungen abgebaut werden können.

(Dr. Volker Kefer [Projektbefürworter]: Das ist richtig!)

Das ist Ihre Aussage.

Warum kann man das nicht als „Premium“ bezeichnen? Das wird ja auch Herr Stohler bestätigen, dass der Bahnhof das leistet mit Zu- und Abfahrt, dass Verspätungen abgebaut werden können.

(Widerspruch bei den Projektgegnern)

- Ich frage doch nur. Hier wird ja die Behauptung aufgestellt, dass es Inhalt des Testats ist. Und wenn das der Fall ist, dann wird dieser Stresstest, was die gute Qualität betrifft, die gute Betriebsqualität - das ist nämlich der Begriff der Schlichtung: bei guter Betriebsqualität - als Ergebnis des Stresstests mit „Premium“ definiert, wenn das richtig ist. Wenn es nicht richtig ist, wenn das nicht vorkommt, wenn eben nur die Verspätungen beibehalten werden, dann muss man noch einmal bei der Bahn nachfragen, was sie tun will, damit die Premiumqualität auch tatsächlich verwirklicht wird.

Das ist die Gefechtslage. Kann jemand darüber Auskunft geben? - Ich habe immer gehört - auch von Herrn Becker das letzte Mal -, dass bei diesem Bahnhof, unbeschadet dieser Richtlinie aus dem Jahr 2008, für unseren Bahnhof - nicht unseren, aber Ihren -, bei diesem Bahnhof, um den es hier geht, dieser Abbau von Verspätungen möglich ist. Ist das richtig?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ja, das ist richtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das kann ja auch richtig sein, unabhängig davon, ob das im Testat steht.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Es steht im Testat.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Nein!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Fundstelle?

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Ich möchte - -)

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Geißler, Herr Stohler möchte etwas sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bin ja gleich dabei.

Ingo Rust (Projektbefürworter): Herr Geißler, darf ich die Stelle nennen? - Das ist die Seite 7 im Testat, wo es heißt:

Mit leicht abnehmender Verspätungstendenz.

(Lachen bei den Projektgegnern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stohler!

Werner Stohler (SMA): Ich wollte genau dasselbe vorlesen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Genau dasselbe, wunderbar.

Winfried Hermann (Projektgegner): Und warum haben Sie kein „Premium“ gegeben, wenn es tatsächlich Ihre Aussage ist? - Es ist ja erstaunlich, dass Sie auf der einen Seite Sätze haben wie „es ist leicht abnehmend“, wobei es offensichtlich nicht sehr viel ist, denn wenn es viel wäre, müssten Sie „Premium“ vergeben. „Premium“ haben Sie aber nicht vergeben, weil Sie an zahlreichen Stellen doch Bedenken hatten, das so zu zertifizieren.

Ich würde auch gern noch einmal darauf hinweisen, dass ich Ihnen Fragen gestellt habe, und ich bitte, dass die auch beantwortet werden. Sie haben ja jetzt die Möglichkeit.

Peter Hauk (Projektbefürworter): Herr Dr. Geißler, vielleicht kann man noch mal kurz über das Thema Premiumqualität sprechen, darüber, was es wirklich heißt und was die Richtlinie aussagt; die ist immerhin aus dem Jahr 2008. Da war meiner Erinnerung nach Herr Hermann damals Ausschussvorsitzender des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestags, und die Bahn ist hundertprozentiges Tochterunternehmen. Da könnte er doch wissen, was er damals beschlossen hat. Da steht nämlich - -

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie haben jetzt das Wort ergriffen, genau wie es Herr Rockenbach dauernd macht. - Aber ich komme dieser Anmerkung gern nach, dass wir das zu Ende diskutieren.

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Ich bin normalerweise nicht so forsch!)

Wollen Sie zu dem Thema „Premium“ etwas sagen?

Peter Hauk (Projektbefürworter): Genau dazu.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Okay, dann haben Sie das Wort, und dann machen wir weiter.

Peter Hauk (Projektbefürworter): Ich will nur in Erinnerung rufen, dass in besagter Richtlinie Folgendes steht:

Die Bewertungsstufen ‚Premiumqualität‘ und ‚mangelhaft‘ beschreiben Bereiche, in denen sich die Leistung möglichst nicht bewegen sollte. Premiumqualität stellt sich bei sehr geringer Auslastung ein und ist deshalb unwirtschaftlich. Mangelhafte Qualität

- das ist das andere Extrem -

ist nicht marktgerecht.

Das sagt alles aus.

Herr Hermann, Sie selber waren mit dafür verantwortlich, zumindest im Verkehrsausschuss des Deutschen Bundestags, dass genau diese Definitionen für die Frage der Wirtschaftlichkeit und der Verspätungen für die Bahn zugrunde gelegt werden, und Sie sollten sie jetzt nicht ständig hinterfragen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, es ist eben die Frage, ob wir das akzeptieren wollen, dass der Gesichtspunkt der Wirtschaftlichkeit hier bei unseren Entscheidungen der richtige ist. Da habe ich aber erhebliche Zweifel, denn „wirtschaftlich“ ist alles mögliche. „Wirtschaftlich“ ist z. B., wenn in Zeiten der Hochkonjunktur, um die Kapitalrendite zu erhöhen, tausend Leute entlassen werden. Das ist wirtschaftlich, aber es ist falsch.

Wenn hier Wirtschaftlichkeitsgesichtspunkte eingeführt werden, die ein ähnliches Ergebnis haben und die Wirtschaftlichkeit zulasten der Bahnkunden geht, dann ist es auch falsch, denn wir bauen diesen Bahnhof ja nicht deshalb, weil irgendein Wirtschaftsprüfer uns das nachher testiert, dass wir wirtschaftlich sind, sondern damit die Leute, die mit dem Zug fahren, auch tatsächlich die Gewissheit haben, dass dann, wenn der Zug schon mal Verspätung hat - das kann der Bahn kein Mensch vorwerfen -, die Bahn in der Lage ist, die Verspätung abzubauen. Also, ich kann da nicht mitmachen, den Leuten zu sagen, den Bahnkunden gegenüber zu sagen: Wir empfinden es als Premium - das ist ja wie beim Bier; das ist da ja die oberste Qualität -, wenn die Verspätung gar nicht abgebaut wird, sondern beibehalten wird. Das können Sie den Leuten doch nicht klarmachen, die in Stuttgart abfahren und in Heidelberg

oder in Karlsruhe den Anschlusszug nach Baden-Baden finden wollen, sie diesen Anschluss aber deswegen verpassen, weil wir Premiumqualität haben. Das können Sie den Leuten nicht klarmachen.

Deswegen möchte ich vorschlagen, wir sollten uns um die Inhalte kümmern und nicht um dieses Vokabular aus dieser Richtlinie aus dem Jahr 2008, das irgendwelche Spezialisten erfunden haben. Sie können das auch nicht tun. Wir werden in der Politik immer für etwas haftbar gemacht, was irgendwelche sogenannten Fachleute da zusammengedichtet haben.

Also: Können wir jetzt in dem Bahnhof die Verspätungen abbauen oder nicht? - Das ist jetzt bestätigt worden. Also können wir mit Fug und Recht sagen: Das ist Premiumqualität.

(Beifall - Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Nein! Also, Herr Geißler, - -)

Winfried Hermann (Projektgegner): Ich habe die Frage an Herrn Stohler gestellt! Wenn es so wäre, wie Sie es da schreiben: Warum haben Sie dann nicht Premiumqualität zertifiziert? - Das haben Sie nicht getan.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das kann ich beantworten.

Winfried Hermann (Projektgegner): Ich war noch nicht ganz fertig. - Die gute Qualität hat die Bahn hier in diesem Trainingsbuch, Auflage 2009, noch als Ziel angestrebt. - Herr Hauk, wenn Sie Mitglied des Deutschen Bundestags wären, würden Sie wissen, dass die DB eine Aktiengesellschaft und kein Eigenbetrieb des Deutschen Bundestags ist, weshalb der Deutsche Bundestag auch keine Betriebsanleitungen für seinen Eigenbetrieb macht. - Aber das nur einmal am Rande.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Lieber Winni Hermann, jetzt darf ich einmal Folgendes sagen: Wenn wir uns nach dem richten wollen, was ich gerade gesagt habe, dass uns nämlich die Richtlinie ziemlich egal ist, auch wenn du daran mitgearbeitet hast - das passiert manchmal, dass in Ausschüssen des Deutschen Bundestags alles Mögliche beschlossen wird, was die Leute nicht übersehen - - Wenn wir uns jetzt darauf verständigen, dass wir von der Sache her die Qualifizierung vornehmen, dann brauchen wir uns nicht nach dem Vokabular zu richten, sondern wenn hier gesagt wird, der Bahnhof baut Verspätungen ab, dann ist es nach unserer Definition - nach unserer, nicht nach dieser Bestimmung, die ihr da erfunden habt - Premiumqualität, wenn die Verspätung abgebaut wird.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Geißler, das sagt SMA aber nicht!)

Winfried Hermann (Projektgegner): Es stellt sich doch die Frage, warum Herr

Stohler keine Premiumqualität zertifiziert hat, wenn das so ist. Herr Stohler, sagen Sie doch mal etwas dazu! Warum sagen Sie nichts dazu?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Weil Herr Stohler Schweizer ist und er sich als Schweizer natürlich nicht über irgendwelche Richtlinien und sonstigen Dinge, die der Deutsche Bundestag beschlossen hat, stehend freihändig hinwegsetzen will. Habe ich das richtig verstanden?

Werner Stohler (SMA): Ja. Ich glaube, das muss hier wieder einmal gesagt werden - es ist schon so viel gesagt worden, dass mir langsam der Kopf raucht -: Wir enthalten uns jedweder politischer Aussagen. Wir sind nicht da, politische Aussagen über die Grenze zu rufen.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist eine fachliche Aussage!)

Man hört hier und da in der Gegenrichtung derartige Aussagen. Also: Wir enthalten uns, politische Wertungen über die Grenze zu rufen.

Zweitens. Warum haben wir „wirtschaftlich optimal“ vergeben? - Es steht hier präzise - - Also, das Ganze ist ein bisschen komplizierter. Deswegen haben wir damit auch ein bisschen Mühe. Es ist so, dass sich in den Zuläufen, von wo auch immer, und in den Abläufen Verspätungen aufbauen. Es gibt eine Anzahl Fahrgäste, die eben z. B. im Zulauf in der Morgenspitzenstunde tendenziell mit einer gewissen verspäteten Ankunft rechnen müssen. Für Leute, die durch den Bahnhof hindurchfahren, baut sich diese Verspätung dank der längeren Standzeiten ab.

(Winfried Hermann [Projektgegner]: Was ist die größere Anzahl von Passagieren - die durchfahren oder die ankommen?)

- Ich würde mal sagen - ich kenne keine Zahlen -, in der Morgenspitze sind sicherlich die ankommenden Passagiere die große Mehrheit.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, müssen wir jetzt - - Ich habe die Premiumfrage geklärt.

(Zurufe von den Projektgegnern: Nein! Nein! - Stefan Faiß [Projektbefürworter]: Ich habe aber eine Frage an Herrn Stohler, eine konkrete Frage!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, Herr Faiß und dann Frau Dahlbender.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Ich habe mich vorher gemeldet! So geht es nicht!)

- Frau Dahlbender, Sie kommen ja dran.

Stefan Faiß (Projektbefürworter): Konkrete Frage an Herrn Stohler: Woran liegt es, dass sich die Verspätungen im Zulauf aufbauen? - Liegt das an der neuen Infrastruktur, oder ist das bereits jetzt schon der Fall?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender!

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte, dass jetzt in Bezug auf die Zielläufe nach meiner Wortmeldung bitte Herr Lieb antworten kann, der sich auch schon lange gemeldet hat.

Ich möchte jetzt einfach aus dem SMA-Audit selbst zitieren. Gucken wir uns doch an, was SMA schreibt. Auf Seite 6 definiert SMA:

'Wirtschaftlich optimal' hat zur Folge, dass sich Verspätungen nicht abbauen, sondern gleichbleibend sind oder nur minimal erhöhen.

Auf der nächsten Seite, Seite 7, steht in der Endauswertung von SMA fettgedruckt:

Unsere Prüfung der Simulationsergebnisse hat gezeigt, dass die geforderten 49 Ankünfte im Hauptbahnhof Stuttgart in der am meisten belasteten Stunde und mit dem der Simulation unterstellten Fahrplan mit wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität abgewickelt werden können.

Da gibt es doch gar keine Diskussion mehr! Die einzige Interpretation ist: Verspätungen können im Schnitt nicht abgebaut werden und erhöhen sich nur minimal. - Dann weiß ich gar nicht, auf welcher Grundlage wir diskutieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie wollen jetzt unbedingt festnageln, dass die Premiumqualität dann nicht gegeben ist, aber nur aufgrund der Definition dieser komischen Richtlinie.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Nein, aufgrund der abschließenden Aussagen von SMA!

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie können ja sagen „mindestens optimale Wirtschaftlichkeit“. - Ja, dann ist es aber doch - - Ich will das jetzt geklärt haben. Es ist ein Widerspruch da - Sie haben das ja vorhin gerade vorgelesen -, dass Verspätungen eben doch abgebaut werden können.

Herr Stohler, erkläre mir, Graf Orindur, dieses Rätsel der Natur!

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Herr Lieb könnte etwas dazu sagen!)

- Wer will was sagen? - Herr Lieb, bitte schön.

Matthias Lieb (Projektgegner): Ja, danke. - Wir haben gehört, dass wir zwei Arten von Verspätungseinbrüchen berücksichtigen. Wir haben die Einbruchsverspätung, wenn der Zug in den Untersuchungsraum hineinfährt, und es gibt die Haltezeitüberschreitungen. Diese berücksichtigen auch weitere Störungen. Die Haltezeitüberschreitungen sind aber im Vergleich zu sehen zu den Differenzen zwischen der planmäßigen Haltezeit eines Zuges und der Mindesthaltezeit eines Zuges. In der Spitzenstunde, um die es hier geht, steigen sehr viele Fahrgäste in die Züge ein. Da kann ich nicht davon ausgehen, dass ich immer auf die Mindesthaltezeit zurückgehen kann, sondern ich brauche regelmäßig an jedem Bahnhof mehr Zeit als die Mindesthaltezeit, die über den gesamten Tag hinweg durchaus vernünftig angesetzt ist. Daher muss ich in der Spitzenstunde mehr Haltezeitüberschreitungen berücksichtigen, als in dieses Modell eingebaut wurden. Man unterstellt in diesem Modell, dass im Durchschnitt jeder einzelne Halt bei der S-Bahn zu einem Verspätungsabbau von sieben Sekunden führt und dass bei jedem Regionalbahnhof neun Sekunden Verspätung abgebaut werden. Aber in der Spitzenstunde ist ein höheres Fahrgastaufkommen vorhanden, sodass diese Annahmen, die der gesamten Berechnung zugrunde liegen, in der Spitzenstunde nicht zutreffend sind – über den Tag hinweg einverstanden, aber in der Spitzenstunde nicht. Damit ist dieses Modell, das schon einen Verspätungsaufbau in der Spitzenstunde nachweist, noch viel zu günstig gerechnet. Wenn Sie die Haltezeitüberschreitungen, die wir in der Spitzenstunde heute real haben, im Vergleich zu dieser Mindesthaltezeit berücksichtigen, haben Sie noch viel mehr Verspätungsaufbau.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. Das ist jetzt klar, was Sie sagen wollten. Deswegen stelle ich jetzt die Frage: Beziehen Sie die Premiumqualität auf die Spitzenstunde und wir müssen das auch tun, oder muss der Bahnhof generell in der Lage sein, Verspätungen abzubauen?

(Matthias Lieb [Projektgegner]: Auch in der Spitzenstunde!)

Verstehen Sie, ich stelle die Frage, die der normale Mensch stellt, nicht das, was Sie in Ihren Spezialistenkonventikeln ständig hin und her bewegen. Der normale Mensch stellt diese Frage.

(Zuruf von Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin])

– Entschuldigung, das müssen Sie schon aushalten, dass ich so etwas sage. Wir haben im Moment eine Spezialistendiskussion, die 80 % der Leute draußen nicht verstehen. Deswegen versuche ich, das wieder zu normalisieren.

Ich stelle die Frage: Verstehen Sie die Premiumqualität so, dass sie in der Spitzenstunde gewährleistet sein muss, oder versteht man unter Premiumqualität auch nach dieser Richtlinie das, was generell an einem Bahnhof tagsüber möglich ist? Es kann ja sein, dass in einer bestimmten Situation die Verspätung tatsächlich nicht abgebaut werden kann. Vielleicht ist da manchmal auch die Spitzenstunde dabei. Aber der Bahnhof muss doch wohl generell in der Lage sein, eine Verspätung abzubauen, und

dann hat er doch die Premiumqualität.

Kann Herr Kefer darauf mal eine Antwort geben oder Herr Stohler?

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Lieb, was Sie völlig ignorieren, ist, dass der Fahrplan in diesem Bahnhof so konstruiert ist, dass die fahrplantechnischen Haltezeiten erheblich länger sind als die Mindesthaltezeiten.

(Matthias Lieb [Projektgegner]: Es geht nicht um den Hauptbahnhof, es geht um die Unterwegshalte!)

Der Hauptbahnhof ist aber das Element in dem gesamten Fahrplan, zu dem Herr Stohler ausführte, dass durch die langen Haltezeiten im Hauptbahnhof genau diese Erholungsphasen eingeplant sind. Das bedeutet, dass der Hauptbahnhof massiv Verspätungen abbaut, wodurch es insgesamt in der Betrachtung zwischen Einbruchstelle und Ausbruchstelle zu einem Abbau von Verspätungen kommt.

(Matthias Lieb [Projektgegner]: Bei diesem Fahrplan ist das normal!)

Bei diesem Fahrplan ist das genau so, dass das passiert. Das ist das, was Herr Stohler bestätigt hat. Alles andere geht an der Realität vorbei.

(Werner Stohler (SMA): Soll ich etwas sagen? – Zuruf: Ja!)

Werner Stohler (SMA): Ich habe das Gefühl, ich wiederhole schon zum dritten Mal, was ich bereits gesagt habe.

Noch einmal: In diesen vier Stunden Auswertzeit ist die am meisten belastete Spitzenstunde enthalten, dann eine Stunde, wo sich die Spitzenstunde aufbaut, eine Stunde, wo sich die Spitzenstunde wieder abbaut, und eine Normalstunde. Über diesen Betrachtungsraum hat das Gesamtmodell ein Verhalten, dass im Zulauf die durchschnittliche Verspätung leicht ansteigt, im Bahnhof selber Verspätung abgebaut werden kann, weil der vom Land gewünschte Fahrplan eine Fahrplankonstruktion ergibt, die uns zu künstlichen längeren Aufenthaltszeiten im Hauptbahnhof zwingt, um dann in der Ausfahrt aus dem Bahnhof wieder zur richtigen Minute am richtigen Ort zu sein, um Anschlüsse zu garantieren. Das war die Hauptvorgabe des Landes. Wenn man all diese Bedingungen erfüllt, dann kommt es dazu, dass der Bahnhof hilft, Verspätungen abzubauen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt kommt Herr Stocker.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich habe jetzt wirklich geduldig hier stundenlang zugehört.

SMA hat für vier Stunden – von 6 Uhr bis 10 Uhr – die Qualität „wirtschaftlich optimal“ attestiert. Wenn daraus jetzt Premiumqualität gemacht werden soll, dann mache ich das nicht mit, sondern das, was SMA attestiert hat, gilt, und das können wir jetzt hier

nicht umetikettieren.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da habe ich erhebliche Zweifel, ob wir das nicht können.

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Ich habe eine Verständnisfrage!)

Winfried Hermann (Projektgegner): Ich würde gerne für das Land klarstellen, dass wir nicht Premiumqualität für die Infrastruktur gefordert haben. Da gibt es Differenzen innerhalb der Koalition. Aber wir haben einen Premiumfahrplan geliefert, der dazu führt, dass z. B. Verspätungen im Bahnhof abgebaut werden können. Das halten wir fest.

(Christian Becker [Projektbefürworter]: Werden!)

– Oder werden könnten, wenn wir bauen täten.

Aber wichtig ist, dass Herr Stohler Folgendes klargemacht hat: Wenn man in den Bahnhof hineinfährt, also in den Zuläufen gibt es eine leichte Verspätung.

(Werner Stohler (SMA): Verspätungszuwachs!)

– Einen Verspätungszuwachs. Das ist ja noch mehr. – Im Bahnhof selber ist aufgrund der intelligenten Fahrplananforderung des Landes ein Verspätungsabbau möglich – nicht wegen der Infrastruktur, sondern wegen der klugen Planung des Fahrplans. Bei der Ausfahrt gibt es wieder einen Verspätungszuwachs. Das Ganze bezeichnet SMA nicht als Premiumqualität, weil es nicht durchgängig Verspätungen abbaut. Das habe ich doch richtig gelesen? – Herr Stohler bestätigt das.

(Gangolf Stocker [Projektbefürworter]: Er nickt nicht!)

– Doch, Herr Stohler hat genickt, eindeutig genickt. Er kann auch Ja sagen.

(Werner Stohler (SMA): Ich habe Ja gesagt!)

Man muss doch festhalten: Aufgrund genau dieser Beschreibung haben Sie keine Premiumetikette verteilt.

Was heißt das jetzt? Man kann Verspätungen abbauen, wenn man durchfährt. Nun ist es aber in der Spitzenzeit so, dass mindestens 80 % in den Bahnhof nur hineinfahren oder umsteigen, aber nicht durchfahren, weil Stuttgart ein regional bedeutsamer Zielpunkt ist. Der Vorteil, der sich aus dem Fahrplan ergibt, nicht aus der Infrastruktur, ist nur dann zu erzielen, wenn man durchfährt. Aber für die große Menge ist es eher ein Nachteil.

Daher sage ich, und so viel kann ich auch für das Land sagen: Wenn man eine neue, so teure Infrastruktur baut, dann muss sie deutliche Vorteile haben und nicht auf dem

gleichen Niveau bleiben oder gar in mancher Hinsicht noch Nachteile haben. Das, glaube ich, verstehen die Leute. Das bedeutet Verspätungen abbauen, und das bedeutet „wirtschaftlich rational und optimal“. Das ist die etwas höhere Perspektive. Wir müssen doch als öffentliche Hand nicht nur im Interesse eines Unternehmens, und sei es auch ein öffentliches, denken, sondern wir müssen auch im Sinne der gesamten Bevölkerung und deren Wirtschaftlichkeitskalkül handeln. Das besteht im Wesentlichen darin, dass die Leute sagen: Wir fahren Bahn, wenn sie pünktlich ist, und wenn sie nicht pünktlich ist, fahren wir nicht mehr.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können Sie sagen, was jetzt die Bahn tun muss, damit Premium hergestellt wird? Was muss sie machen?

Winfried Hermann (Projektgegner): Das war ja meine Frage, die ich an Herrn Stohler gestellt hatte. Diese hat er bisher nicht beantwortet. Er müsste jetzt aufführen können, was alles gefehlt hat, dass es nicht zur Etiketle „Premium“, sprich „durchgängiger Verspätungsabbau“, gereicht hat. Was ist zu tun – das war meine Frage –, und was kostet das?

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Darf ich hier ergänzen, Herr Dr. Geißler?)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt kommt Herr Riedel dran.

(Werner Stohler [SMA]: Bin ich am Antworten? Nein?)

Klaus Riedel (Projektgegner): Ich möchte es kurz machen. Man muss eine Weile hier sein, um zu begreifen, wie das funktioniert: Man ergreift einfach das Wort. Aber das möchte ich nicht machen.

Ich gebe Ihnen recht, Herr Dr. Geißler: Diese Diskussion, die wir hier seit fast einer Stunde führen, versteht in der Tat draußen niemand mehr. Die zentrale Frage, die sich stellt, ist doch, ob Sie mit Ihrem Projekt S 21 einen Bahnhof bauen, der eine bessere Qualität bringt als der bestehende Bahnhof.

Dazu hat der Herr Minister heute Morgen meines Erachtens die zentrale Frage gestellt, auf die Sie allerdings, Herr Dr. Kefer, keine Antwort gegeben haben. Er hat Sie gefragt, und diese Frage möchte ich wiederholen: Warum untersuchen wir nicht die Leistungskapazität des bestehenden Bahnhofs? „Spricht etwas dagegen, Herr Dr. Kefer?“, hat er gefragt. Sie sollten darauf die Antwort geben, ob wir mit dem Kopfbahnhof – natürlich mit einem modernisierten Kopfbahnhof – die gleiche Qualität erreichen können. Das kann nur geprüft werden, wenn die Leistungskapazität untersucht wird.

Ich möchte eine zweite Frage an Sie, Herr Dr. Geißler, richten. Sie haben heute Morgen gesagt, man habe sich auf die Punkte 11 und 12 verständigt. Punkt 11 hat ja einige Unterpunkte, insgesamt sechs, wenn ich es richtig in Erinnerung habe. Erst

wenn diese Punkte erledigt sind, dann kann der neue Bahnhof überhaupt auf die Zielgerade „Premium“ kommen. Ich stelle an Sie die Frage; Welche Punkte von 11.1 bis 11.6 sind aus Ihrer Sicht erledigt bzw. positiv beantwortet? Dazu gehört Brandschutzkonzeption, Katastrophenschutzkonzeption, Behindertengerechtigkeit. Sie wissen, wovon ich rede. Diese Fragen interessieren die Öffentlichkeit draußen und nicht dieses Nichtverständliche, über das wir seit einer Stunde streiten.

Eine letzte Bemerkung. Wir könnten uns doch einigen: Herr Stohler hat mit seinem Team ein Audit vorgelegt, das nicht mit dem Ergebnis endet, dass S 21 Premiumqualität hat. Streiten Sie sich noch stundenlang, was „wirtschaftlich optimal“ heißt.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Zu Ziffer 11 – behindertengerechter Bahnhof – habe ich vorhin schon etwas gesagt. Dazu wird die Bahn noch etwas sagen. So weit sind wir noch gar nicht. Wir beschäftigen uns ja immer noch mit diesen 49 Zügen, die da in der Spitzenqualität durchlaufen sollen. Die anderen Punkte der Ziffer 11 haben wir noch gar nicht abgehandelt. Das kommt noch; da haben Sie völlig recht. Dann bekommen Sie auch eine Antwort auf Ihre Frage.

Jetzt bleiben wir aber mal bei den 49 Zügen, schließen diesen Punkt aber bald ab.

Ich gebe jetzt das Wort Herrn Stohler. Er muss ja auf Herrn Hermann antworten.

Werner Stohler (SMA): Auf diesen Moment habe ich schon längere Zeit gewartet.

Wir haben doch jetzt mehrfach festgestellt: Es gibt einen Verspätungsaufbau auf den Zulaufstrecken, und zwar im gesamten Modell von dem Punkt an, wo die Züge in unser Modell hineinfahren. Dann werden sie unterwegs wiederum mit Haltezeitverlängerung geplagt, wie es zu jeder Tages- und Nachtzeit vorkommt. Es gibt sicher viele Züge, die sehr viel längere Haltezeiten haben als diese Mindesthaltezeiten. Ich möchte darum bitten, diese Mindesthaltezeiten nicht zum Allerweltskriterium hochzustilisieren. Da geschieht noch sehr viel mehr im Modell.

Aber Sie haben mich gefragt: Was sollen wir jetzt tun, um dort zu einer besseren Betriebsqualität zu kommen? Entschuldigung, dann muss man sich Strecke für Strecke vornehmen und nach Infrastrukturausbauten Ausschau halten, die der Betriebsqualität förderlich sind. Das ist eine ganz andere Aufgabe, als das enge Projekt Stuttgart 21 zu beurteilen. Das wäre dann eine landesweite Aufgabe. Das Hauptproblem liegt ja auf den Zufahrts- und auf den Wegfahrtsstrecken und nicht innerhalb des Bahnhofs Stuttgart 21.

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Herr Dr. Geißler, darf ich hierzu eine Frage stellen?)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stohler hat das beantwortet. – Können wir die Sache bald abschließen? Ich muss ja eine Zusammenfassung bieten.

Jetzt hat sich als Nächster Herr Engelhardt gemeldet; dann Herr Becker, Herr Stocker, Herr Hauk und Herr Kefer.

(Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Naumann von Pro Bahn hat sich wirklich schon sehr, sehr lange gemeldet! Er sitzt hinten!)

– Herr Naumann, okay. Er kommt auch noch dran.

Jetzt kommt Herr Engelhardt dran.

Dr. Christoph Engelhardt (Projektgegner): Eigentlich hat Herr Hermann meine letzte Wortmeldung schon erledigt.

Aber ich habe mich schon früher gemeldet gehabt. Ich wollte auf Herrn Hauk antworten. Er hat das Kriterium „wirtschaftlich optimal“ verteidigt. Ich wollte die Rückfrage stellen, wie er mir erklärt, dass der Bau eines verspätungserhaltenden Bahnhofs für 4,5 Milliarden €

(Stefan Faiß [Projektbefürworter]: Abbau! Abbauenden!)

– nein, eines verspätungserhaltenden Bahnhofs statt eines verspätungsabbauenden Bahnhofs – wirtschaftlich sein kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das sind alles schon behandelte Fragen. – Jetzt kommt Herr Rockenbauch dran. – Herr Arnoldi, Sie stehen auch auf der Liste, aber etwas weiter hinten.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Stohler, genau Ihre Aufgabe war es unserer Meinung nach – und es ist das Ziel des Stresstests – als dritter Beteiligter, wenn Sie jetzt hier die Bedingungen des Stresstests, gute Betriebsqualität und alles begutachten, uns eine Antwort auf die Frage, die der Herr Verkehrsminister gestellt hat, zu geben. Das ist keine neue Aufgabenstellung, sondern es geht darum, genau herauszufinden, welche Infrastrukturzubauten notwendig sind, damit wir Premiumqualität erreichen.

Lassen Sie mich nur eines grundsätzlich sagen. Wir sind inzwischen an dem Punkt, wo wir feststellen: Dieses Projekt wird immer absurder. Was jetzt alles noch an Nachbesserungen notwendig wird, versteht niemand mehr. Das ist das Grundproblem. Herr Kefer, geben Sie die Antwort darauf. Machen Sie jetzt endlich zu K 20, damit die Menschen draußen wissen, ob das, was Sie jetzt hier mit Ihrem höchst zweifelhaften Gutachten, wo Sie an jeder Stelle irgendwelche Stellschrauben benutzt haben – Weisen Sie den Leuten nach, dass K 20 in einem echten Stresstest das leistungsfähigere, ökologischere und kostengünstigere Modell ist. Wenn Sie das nicht tun und mit Stuttgart 21 weitermachen, dann kann das keine Akzeptanz finden. Sie kehren hier zu Ihrer Politik zurück: arrogant, von oben herab. Weil man eine Un-

terschrift auf dem Papier hat, nimmt man es in Kauf, gegen jegliche wirtschaftliche Vernunft, mit Zerstörung in dieser Stadt, Risiko für Bäume und Mineralwasser, Abriss von Baukultur, mit Milliardenkosten einen höchst zweifelhaften Bahnhof zu bauen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch, wir reden – –

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Und alles nur, weil Sie nicht in der Lage sind, den Leuten klarzumachen, was dieser Bahnhof kann, oder weil Sie sich weigern und das verschleiern.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich bin gerne bereit, alles zu akzeptieren. Aber wir können jetzt nicht die allgemeinen Reden halten, sondern jetzt geht es um die Frage ...

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Geißler, darum geht es. Draußen ist es für das Verständnis wichtig.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: ... Premium oder Optimum.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Sie reden immer von dem Verständnis der Leute. Da müssen Sie auch einmal darauf achten. Den Leuten ist es nicht wichtig, ...

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das ist allen bekannt.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): ... ob das jetzt Etikettenschwindel ist, sondern ihnen geht es um die Frage: Kann dieser Bahnhof mehr? Darauf gibt die Bahn AG keine Antwort. Sie kann nicht nachweisen, dass dieser Bahnhof mehr kann.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt ist Schluss.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Geißler, das ist die zentrale Frage.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch, wir sind hier nicht bei der Montags-Demo, ...

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Nein, wir sind hier beim Faktencheck. Wir fordern, dass die Fakten hier auf den Tisch kommen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: ... sondern wir unterhalten uns über die Frage: Was muss die Bahn tun, damit nach den Kriterien, die wir gerade gehört haben, die Premiumqualität sichergestellt ist? Das ist die Frage, um die es jetzt bei unserer Diskussion geht. Ich bitte doch, dass Sie sich jetzt darauf konzentrieren. Wir sind ja schon viel weiter. Wir können nicht dauernd bei Adam und Eva anfangen.

Jetzt habe ich von Herrn Stohler gehört, dass die Verspätung, die nachher abgebaut werden soll, vor allem darauf zurückzuführen ist, dass auf den Bahnstrecken vorher irgendwelche Hindernisse vorhanden sind, sodass der Zug eben zu spät im Haupt-

bahnhof ankommt. Das kann man ja dem Hauptbahnhof nicht anrechnen.

(Dr. Christoph Engelhardt [Projektgegner]: Dann machen wir vielleicht die falsche Investition! – Klaus Riedel [Projektgegner]: Dann nehmen wir das Geld und investieren es anders!)

– Einen kleinen Moment! Das gilt doch ganz generell.

Jetzt kann man sich doch einmal darauf konzentrieren. Stimmt denn eigentlich die Infrastruktur? Die ist ja höchst unterschiedlich. Wenn Sie von Horb nach Eutingen hochkreuchen, bekommen Sie, je nachdem, wie stark die Lokomotive ist, halt Verspätungen. Diese Situation haben Sie zwischen Vaihingen und Stuttgart möglicherweise nicht. Die Aussage war doch, dass viele Verspätungen eben mit den Zulaufstrecken zusammenhängen. Dann muss man da investieren. Das ist richtig. Aber dann müssen Sie alle Strecken in Baden-Württemberg verbessern.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Geißler, entschuldigen Sie bitte!

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Frau Dahlbender, Sie haben jetzt nicht das Wort.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Herr Geißler, wir reden hier über eine für Milliarden gebaute Infrastruktur an Zulaufstrecken, die zum Hauptbahnhof gehören, und Sie blenden das aus.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt kommt Herr Kefer dran.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): War nicht zwischenrein noch jemand vor mir? Ich glaube, Herr Stocker.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Da melden sich ununterbrochen welche. Ich beende jetzt die Rednerliste, denn das Problem ist ausdiskutiert.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Dann würde ich gerne noch einen Punkt vortragen und dann zusammenfassen.

Herr Riedel, wir haben heute nicht die Aufgabe, zwischen K 21 oder K 20 oder K 19 und S 21 zu entscheiden. Die Aufgabenstellung für heute war, einen Stresstest durchzuführen und diesen Stresstest vorzustellen und zu diskutieren.

Klaus Riedel (Projektgegner): Sie haben die Aufgabe nachzuweisen, dass S 21 Premium ist, also besser als K 21.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Nein. Wir haben die Aufgabe nachzuweisen – das steht auch deutlich im Schlichterspruch –, dass S 21 49 Züge mit einer guten Betriebsqualität abwickeln kann.

(Zuruf: Das steht im Schlichtungsspruch!)

Das steht im Schlichterspruch. Herr Geißler hat diese gute Betriebsqualität definiert: Der Bahnhof soll in der Lage sein, Verspätungen abzubauen. Wir haben gerade in der Diskussion eindeutig festgestellt, dass dieser Bahnhof Verspätungen abbaut

(Zurufe. Nein!)

und dass die Aufbauten in den Zulaufstrecken entstehen. Das bedeutet, Maßnahmen wären dort zu treffen und nicht im Bahnhof und in seiner Umgebung.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Kefer, Sie verdrehen einfach alles.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich möchte noch ein Weiteres klarstellen. Wir werden keinen weiteren Stresstest für K 20 machen, weil es nicht unsere Aufgabe ist, einen Nachweis zu führen, was K 20, K 19 oder K 21 kann, sondern die Aufgabe war klipp und klar der Nachweis, was S 21 kann. Das haben wir heute gemacht, und damit ist die Sache klargestellt.

Das, was wir vorhin, Herr Stohler, ausgemacht haben, ist lediglich, dass wir die Anmerkungen von Ihnen aufnehmen und die Arbeiten abschließen. Aber um da Missverständnissen vorzubeugen: Das ist kein neuer Stresstest, sondern sozusagen die Beendigung der Aufgabe. Ich kann es nur nochmals wiederholen: In dem Gutachten ist auch eindeutig ausgeführt, dass dies nicht dazu führen wird, dass das heutige Testat in irgendeiner Form angegriffen wird. So stellt sich die Situation dar.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Zur Geschäftsordnung: Ich habe jetzt hier noch auf der Rednerliste: Stocker, Hauk, Naumann, Leuschel, Arnoldi, Faiß, Dahlbender, Palmer und den Minister und Herrn Schuster. – Sie stehen nicht drauf.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Sie haben mich vorgelesen, auch wenn Sie es nicht gern getan haben. Aber Sie haben mich vorgelesen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Doch, Sie stehen drauf. Aber, Frau Dahlbender, ich darf Sie um Verständnis bitten, das wir jetzt die Reihenfolge einhalten. Dann würde ich gerne die Rednerliste schließen.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Können wir, und danach möchte ich etwas zur Geschäftsordnung sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es gibt nichts Neues mehr. – Herr Rivoir steht auch noch irgendwo. Wollen Sie noch das Wort?

(Martin Rivoir [Projektbefürworter]: Ja, ich möchte es auch!)

– Bitte schön.

(Winfried Hermann [Projektgegner]: Herr Geißler hat es übersehen, aber Sie wären jetzt eigentlich dran!)

– Das ist schon in Ordnung. Ich habe nur auf die rechte Liste geguckt.

(Martin Rivoir [Projektbefürworter]: Darf ich jetzt noch etwas sagen?)

– Ja, natürlich.

Martin Rivoir (Projektbefürworter): Sie hatten mich ja eigentlich zu einem Zeitpunkt gebeten, etwas zu sagen, als man Einschätzungen machen sollte. Ich möchte jetzt zwei, drei Einschätzungen machen.

Zum einen geht, glaube ich, aus der Diskussion ganz klar hervor, dass die Premiumqualität, was auch immer man darunter versteht, auf den Zulaufstrecken entschieden wird, also irgendwo bei Esslingen oder bei Heilbronn oder irgendwo in diesem Bereich,

(Zuruf: Oder am Flughafen!)

jedenfalls nicht im Bereich des Stuttgarter Hauptbahnhofs. – Das ist Punkt eins.

(Zuruf: Wendlinger Kurve!)

– Ja, zur Wendlinger Kurve sage ich ein Wort. Sie muss man anschauen, denke ich. Aber die Wendlinger Kurve ist Teil der Neubaustrecke und nicht von Stuttgart 21.

Der nächste Punkt: Ich verstehe die ganze Aufregung jetzt eigentlich nicht. Das heißt, ich verstehe sie schon, aber ich stelle die Situation ganz einfach aus meiner Sicht aus Ulm, von jenseits der Alb her dar.

Wir haben hier letztes Jahr eine große Runde gehabt. Da haben sich alle – ich war nicht dabei, aber viele waren dabei, vielleicht auf anderen Positionen – über das Thema K 21, S 21 und andere Dinge gestritten. Dann gab es einen Schlichterspruch, und in diesem Schlichterspruch stand, dass – von den Gegnern mitgetragen und sogar vorgeschlagen – dieser Bahnhof, der Fahrplan und all diese Dinge von einem unabhängigen Gutachter geprüft werden, und dann wird geschaut, was dabei herauskommt.

Jetzt haben alle zur Kenntnis genommen, dass unterm Strich dieser unabhängige Gutachter unter das Projekt einen Stempel gemacht hat. Er hat nämlich gesagt: Das Projekt funktioniert; es ist ein gutes Projekt.

Jetzt möchte ich hier in Klammern auch noch etwas sagen. Ich möchte mich bedanken beim Gutachter, aber auch bei der Bahn für die große Arbeit, die in den letzten Monaten hier geleistet worden ist. Ich denke, Sie sollten auch Ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mitteilen, dass hier an diesem Tisch durchaus für das, was geleistet wurde, eine Dankbarkeit vorhanden ist und nicht nur Pfeifen und Buhen.

(Beifall)

Wenn ich jetzt diese Reihenfolge zu Ende bringe, dann ist für mich völlig klar, dass, nachdem dieses Testat da ist, wir auf diesem Weg weitergehen müssen und dass die Vorgaben der Schlichtung in Ordnung sind.

Herr Hermann, ein letztes Wort: Die Landesregierung, der Sie ja auch angehören, hat gesagt: Wir akzeptieren den Stresstest; er ist in Ordnung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Können Sie nach dieser Danksagung etwas sagen zu Premium und Optimum? Denn das steht zur Debatte.

Martin Rivoir (Projektbefürworter): Ich bin jetzt fertig. Ich wollte nur den Herrn Minister daran erinnern, dass er Teil der Landesregierung ist und dass die Landesregierung diesen Stresstest akzeptiert hat. Es wäre eigentlich ganz schön, wenn ich das auch inhaltlich einmal aus seinem Mund hier hören könnte.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut. Das hat der Minister zur Kenntnis genommen und steht deswegen auch nicht mehr auf der Liste.

Jetzt kommt Herr Stocker.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Habe ich das jetzt richtig verstanden, dass wir diese – Verzeihung – alberne Diskussion um Premiumqualität oder „wirtschaftlich optimal“ jetzt hinter uns gelassen haben? Ich bitte darum, denn ich nehme das zur Kenntnis, was SMA attestiert hat.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, drei Fragen an die Bahn zu stellen. Diese bewegen sich jetzt nicht mehr innerhalb der Frage der 49 Züge oder des Stresstests.

Ich lese einfach einmal aus dem Schlichterspruch vor. Da heißt es – –

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Stocker, ich unterbreche Sie ungern. Können wir das nicht zurückstellen? Ich würde jetzt gerne die Premium-Optimum-Debatte zu Ende bringen. Dann fangen wir wieder mit etwas ganz anderem an. Sie bekommen gleich nachher das Wort.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Okay.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber wir müssen jetzt diese Premium-Debatte zu einem Ende bringen.

Damit Sie meinen Standpunkt kennen: Was in dieser Richtlinie 2008 definiert worden ist, das ist Wortklauberei. Uns geht es darum und muss es darum gehen: Können in dem Bahnhof Verspätungen abgebaut werden oder nicht? Das ist die entscheidende Frage.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Im Bahnknoten. Das ist der ganze Bahnknoten, Herr Geißler. Das ist immer eine Verwirrung.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt kommt Herr Rockenbauch schon wieder. Machen Sie das in Ihrer Fraktion dauernd so?

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Da bin ich der Fraktionsvorsitzende, Herr Geißler, wissen Sie?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Richtig. Sehen Sie!

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Da mache ich das genauso. – Ich mache es ja nur, damit Sie das Richtige sagen. Es geht eben nicht nur um den Bahnhof, sondern um den ganzen Bahnknoten. Das ist wirklich freundschaftlich gemeint, damit Sie es einfach richtig ausdrücken. Ich habe manchmal das Gefühl, dass sonst etwas verloren geht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Aber Sie schlüpfen immer in die falsche Rolle, wenn Sie hier dauernd das Wort ergreifen, obwohl Sie es nicht haben.

Also ich will noch einmal sagen: An das, was da definiert worden ist, sollten wir uns wirklich nicht halten. Das ist ja sinnlos. Wenn die Verspätung abgebaut werden kann, und zwar im Bahnhof, dann besteht zumindest im Bahnhof Premiumqualität.

(Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Nein!)

- Ja, doch! - Wenn aber die Verspätung deswegen zustande kommt, weil die Zufahrten,

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Es wird albern, Herr Geißler!)

die Abfahrten schlecht sind, dann kommt eben insgesamt diese Qualität nicht zustande. Das ist die Situation, in der wir uns jetzt befinden, und die kann jetzt im Grunde genommen jeder so interpretieren, wie er mag.

Jetzt hat Herr Hauk das Wort.

Peter Hauk (Projektbefürworter): Ich wollte genau auf diesen Punkt noch einmal eingehen. Ich glaube, die entscheidende Frage für uns alle ist doch: Leistet der jetzige Bahnhof weniger oder mehr, beziehungsweise leistet S 21 weniger oder mehr als das, was wir erwarten? Wenn er mehr leistet, heißt das: Im Unterschied zum Kopfbahnhof müssen Verspätungen abgebaut werden können. Das muss zwingend die Voraussetzung sein.

(Zuruf von den Projektgegnern)

Nun sagte vorhin Minister Hermann, dank eines intelligenten, von der Landesregierung am 8. Juni nachgelieferten Fahrplans - das ist ja in Ordnung! - würde auch der Bahnhof deshalb oder aus anderen Gründen dies leisten können. Das sagt er ja sel-

ber.

Sie, Herr Dr. Geißler, stellen auch fest: Der Bahnhof selber baut Verspätungen ab.

Jetzt noch einmal meine Frage an Herrn Dr. Kefer und an Herrn Stohler, was die Frage dieses Verspätungsaufbaus angeht bei den Zu- und Ablaufstrecken. Zu- und Ablaufstrecken definieren Sie in diesem Betrachtungsraum - ich frage dies - ab Heilbronn, Bietigheim etc. Das heißt, wenn es auf diesen Strecken Verspätungsabbau geben soll, betrifft es Investitionen im Bahnhof nicht, sondern es betrifft Investitionen entlang dieser Strecken - das möchte ich noch einmal wissen - und hat also damit mit dem Bahnhof nichts zu tun. Der Bahnhof selber ist in der Lage, Verspätungen abzubauen. So habe ich es bisher verstanden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Schön, aber nun muss aber eine Konsequenz sein - der Einwand: Ist das richtig? -: Der Bahnhof ist ja nicht ein isoliertes Problem, sondern hängt mit Neubauten der Zufahrtsstrecken zusammen.

(Unruhe bei den Projektgegnern)

- Ich will doch nur versuchen, die Sache einmal klarzuziehen. Diejenigen, die damit jetzt nicht einverstanden sind, die sagen, Premium ist dann gegeben, wenn im Bahnhof selber die Verspätung abgebaut wird, die müssen dann sagen: Dann müsst ihr halt die Zufahrten verbessern.

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Und genau darum geht es!)

Dann kommt man natürlich sofort zu der Frage: Welche Zufahrten? Und dann haben wir ein neues Thema.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist Stresstest! Darum ging es im Stresstest, Herr Geißler!)

- Halten Sie sich zurück! - Vielleicht kann man sich einmal darauf einigen, dass man sich dies dann eben vornimmt. - Herr Leuschel, Sie sind sowieso dran.

Ingulf Leuschel (Projektbefürworter): Ein ganz einfaches plastisches Beispiel: Die Gäubahn führt von Singen am Hohentwiel nach Stuttgart und hat durchgehende Züge von Zürich her in den Großraum Stuttgart. Diese Strecke ist im südlichen Abschnitt bis Horb eingleisig. Ab Horb beginnt der Betrachtungsraum. Die Züge, die von Süden kommen und nach Stuttgart fahren, haben südlich von Horb eine größere Chance, Verspätungen zu erleiden, als nördlich von Horb, weil die Strecke eingleisig ist und sich dort Züge begegnen. Das kann ich für alle eingleisigen Strecken Deutschlands so sagen.

Der Gutachter hat uns heute erklärt, die Einbruchsverspätung hat tendenziell die

Wirkung, dass sie sich dann von Horb bis Stuttgart eher aufbaut als abbaut. Würde dieser Zug dann aber über Stuttgart hinaus fahren, wie wir das bei S 21 unterstellen, baut sich die Verspätung ab. Es bleibt klar zu sagen, dass wir auf allen Zugangsstrecken nach Stuttgart - wir haben mehrere eingleisige Strecken - tendenziell im Berufsverkehr betrieblich schwierigere Situationen haben als nach dem Berufsverkehr, was zu einem Verspätungsaufbau führen kann. Fakt ist - das steht im Gutachten -, dass sich über den Bahnhof Stuttgart 21 - ich nehme den ICE von München nach Dortmund als plattes Beispiel - die Verspätung dann abbaut. Das ist das, was zählt. Wir sollten jetzt nicht darüber reden, ob wir die Gäubahn südlich von Horb zweigleisig ausbauen müssen oder nicht.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das war Flughafen!)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt kommt - - Herr Naumann war schon dran?

(Zuruf von den Projektgegnern: Nein, nein!)

- Wo ist er? - Bitte schön.

Karl-Peter Naumann (Fahrgastverband PRO BAHN): Herr Dr. Geißler, Sie haben ja vorhin ganz richtig gesagt: Es kommt darauf an, was dem Kunden nützt. Gerade als Vertreter eines Bahnkundenverbandes lege ich natürlich Wert darauf, dass es uns nützt. Ob da nun „Premium“ oder „gut“ oder sonst was steht, ist eigentlich völlig wurscht. Ich denke, wir müssen hier wirklich auf die Zahlen schauen.

Wenn man sich das Zahlenwerk anschaut, sieht man, dass es Züge gibt, die elf Minuten halten. Da kann man durch Verkürzung der Haltezeit Verspätung abbauen. Das kann ich bei einem Zug, der drei Minuten hält, nicht. Aber dasselbe kann ich auch im Kopfbahnhof machen. Wenn die Voraussetzungen gegeben sind, kann ich auch die Haltezeit verkürzen.

Das ist also kein Spezifikum eines Bahnhofs, sondern es ist ein Spezifikum erst einmal eines Fahrplans. Bei einer langen Aufenthaltszeit kann ich prinzipiell Verspätung abbauen. Das müssen wir schon unterscheiden.

Was gerade den Stresstest angeht: Wenn ich mir heute als Kunde Veröffentlichungen anschau, dann wird dort von Steigerungen im Bahnverkehr ausgegangen, die weit oberhalb dieser 30 % liegen. Wenn wir mit plus 30 % irgendwo in etwa den Deckel erreichen - ich will jetzt nicht unterstellen, dass das mit den 49 Zügen nicht geht -, dann müssen wir uns als Kunden doch fragen: Was ist das für eine Investition, und was ist das für ein Stresstest, der weniger Zuwachs beinhaltet, als Prognoseinstitute - u. a. EU-Weißbuch - uns für die nächsten zehn bis 20 Jahre voraussagen?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Das Letzte habe ich nicht verstanden. Das ist aber

auch egal. - Jetzt kommt Herr Arnoldi.

Klaus Arnoldi (Projektgegner): Ich habe auch langsam das Gefühl, ich verstehe gar nichts mehr. Noch einmal zur Klarstellung: Wir reden hier immer über den Bahnhof und darüber, dass die Züge im Bahnhof länger halten und dass sie deswegen Verspätungen abbauen. Das ist aber eine Chance, die im Fahrplan steht. Das hat mit dem Bahnhof überhaupt nichts zu tun.

(Zuruf von Peter Hauk [Projektbefürworter])

Dann habe ich gerade noch einmal nachgeschaut: Im Schlichterspruch steht nicht der Bahnhof Stuttgart, sondern da steht der Bahnknoten. Das heißt, wir müssen uns genau die Zulaufstrecken anschauen. Dazu hat Herr Stohler jetzt x-mal gesagt: Auf diesen Zulaufstrecken bauen die Züge Verspätungen auf, und deswegen ist das gesamte System verspätungsanfällig.

(Christian Becker [Projektbefürworter]: Quatsch!)

Wir müssten eigentlich unsere Konzentration einmal darauf lenken: Warum bauen sich die Verspätungen auf, und könnte man durch geschickte Ausbauten - dass man beispielsweise von Zuffenhausen bis zum Hauptbahnhof nicht nur zwei Gleise, sondern vier Gleise hat; das war auch mal so eine Idee - die Verspätungen auffangen? Dazu habe ich bisher überhaupt keine Aussage gehört.

Dass man jetzt im Bahnhof, bei dem wir auch festgestellt haben, dass es sehr viele Züge sind, die nur drei Minuten halten, insbesondere IC-Züge - von einem wahnsinnigen Verspätungsabbau ausgeht, wenn die da 30 Sekunden kürzer halten, glaube ich nicht. Ich glaube es auch deswegen nicht, weil Sie, Herr Stohler, selber in den Vorgesprächen gesagt haben: Man macht einen Fahrplan, der Fahrplan ist für den ganzen Tag ausgelegt, und Sie müssen damit rechnen, dass in der Hauptverkehrszeit mehr Leute ein- und aussteigen. Das heißt, Sie haben in der Hauptverkehrszeit eine Haltezeitverlängerung, eine Haltezeitüberschreitung, die Sie dann irgendwann später wieder auf der Strecke einfahren müssen.

Also, ich kriege das gar nicht mehr zusammen gebacken. Es sind erstens die vielen kurzen Halte, es sind zweitens die vielen Ein- und Aussteiger in der Spitzenstunde und drittens die Zulaufstrecken, die die Verspätungen auch noch erhöhen. Irgendwo steht dann in der Mitte „Premium“. Da würden Verspätungen abgebaut werden. - Ich sage Ihnen: Ich verstehe es nicht mehr.

Danke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich hatte die Hoffnung gehabt, dass jetzt eine Antwort auf die Frage kommt, die ich schon dem Minister gestellt habe. Dann sagt doch den Leuten und auch mir um Himmels willen, auf welchen Strecken die Infrastruktur

verbessert werden muss.

(Zuruf von Klaus Arnoldi [Projektgegner])

- Herr Arnoldi, jetzt halten Sie doch mal an sich! - Wenn das der Grund ist, warum wir Premiumqualität nicht verleihen dürfen, dann kann ich ja jetzt nicht nur von der Gäubahn reden oder von Zuffenhausen, sondern dann muss man schon sagen - das muss ja nicht Ihre Aufgabe sein -, welche Strecken für Verspätungen eben besonders anfällig sind. Das frage ich jetzt seit über einer halben Stunde. Dazu muss man mal eine Auskunft kriegen. - Herr Hickmann ist offenbar Experte und kann dazu etwas sagen.

Gerd Hickmann (Projektgegner): Ich glaube, das ist keine Frage, die man der Politik stellen darf.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Sie sollen dies beantworten, nicht die Politik.

Gerd Hickmann (Projektgegner): Zu dem von Herrn Leuschel angesprochenen ICE von Zürich nach Stuttgart: Wenn der auf der Zulaufstrecke ab Horb nach Stuttgart Verspätung aufbaut, dann ist es doch Aufgabe der Gutachter zu gucken, wo. Liegt es auf der alten Strecke von Horb bis nach Böblingen-Stuttgart-Rohr, oder liegt es möglicherweise an diesen Engpässen, dass sich dann der ICE mit der S-Bahn bis zum Flughafen, mit weiteren Zügen bis in den Tiefbahnhof hinein die Trasse teilen muss? Das wissen wir im Moment nicht, weil uns so detaillierte Auswertungen der Simulation nicht vorliegen. Diese Schwachstellen zu untersuchen, wo liegen denn die Infrastrukturengpässe, die dazu führen, dass Verspätungen aufgebaut werden, das wäre natürlich originäre Aufgabe der Gutachter. Denn das war doch eigentlich die Aufgabenstellung des Stresstests.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Genau!)

Welche Infrastrukturergänzungen sind denn notwendig - z. B. die von Ihnen im Schlichterspruch aufgeführten, Herr Geißler -, damit wir dieses Ziel von 30 % mehr bei guter Betriebsqualität erreichen können? - Das war Aufgabenstellung des Stresstests.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt kommt Herr Kefer.

(Zuruf)

- Jetzt lassen wir doch den Herrn Kefer darauf einmal antworten. Sonst wird das, was gefragt worden ist, wieder vergessen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Hickmann, meinen Glückwunsch! Diese Dokumentation liegt Ihnen vor. Das war nämlich der Inhalt der 160 Seiten Fach-

dokumentation, die wir Ihnen übergeben haben. Dort wird exakt angegeben, von welchem Abschnitt zu welchem Abschnitt welche Verspätungen auftauchen.

Herr Stohler hat vorhin ein Beispiel gebracht. Auch aus diesem Beispiel geht es hervor: Vom Einbruchsbahnhof bis zum Ausbruchsbahnhof, wo die Verspätungen auftauchen. Das heißt also, das, was Sie wissen wollen, ist in der Fachdokumentation enthalten.

Gerd Hickmann (Projektgegner): Aber welche Ursachen das im Einzelnen hat, kann man daraus nicht ersehen.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Herr Hickmann, diese Ursachen haben wir vorhin eingehend dargestellt. Die Verspätungen, die in dem System widergespiegelt werden, werden per Zufallsgenerator erzeugt. Das war genau die Aussage - selbstverständlich -, die wir getan haben, und Herr Stohler hat sie bestätigt. Diese Ursachen beinhalten auch, abweichend von dem, was Herr Palmer vorhin gesagt hat, natürlich jegliche Ursache, die da vorstellbar ist: Signalstörungen, Weichenstörungen, sonst irgendwas. Das wird dort alles - -

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das hat er mit Nein beantwortet!)

Das wird dort alles widergespiegelt.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das ist falsch, Herr Kefer!)

- Nein, das ist nicht falsch!

(Klaus Arnoldi [Projektgegner]: Das hilft uns doch nicht weiter! Sie müssen sagen, was Sie wollen!)

- Das, was Sie wissen wollen, Herr Hickmann, ist in der Fachdokumentation enthalten. Lesen Sie es einfach!

(Peter Hauk [Projektbefürworter]: Darf ich eine ergänzende, präzisierende Frage stellen, Herr Kefer? - Dr. Brigitte Dahlbender [Projektgegnerin]: Nein! Herr Geißler, wir sind nicht im Landtag! - Peter Hauk [Projektbefürworter]: Trägt jetzt der Bahnknoten insgesamt zum Verspätungsabbau dieser Züge bei, oder werden die Verspätungen weiter aufgebaut?)

- Die Verspätungen bauen sich - -

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Herr Kefer, Sie sind nicht dran!)

- Okay.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Kefer ist sehr wohl dran. Er gibt jetzt Antwort auf den Zwischenruf von Herrn Hauk.

(Zuruf: Sie müssen Ihren Job machen!)

- Gott sei Dank, dass ich es irgendwo anders gelernt habe als in Ihrer Fraktion! - Jetzt kommen Sie wieder, Herr Kefer.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich kann die Antwort kurz fassen: Die Verspätungen werden auf den Strecken aufgebaut, nicht im Bahnknoten.

(Zurufe von den Projektgegnern)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Damit mal etwas Ruhe eintritt, gebe ich jetzt Frau Dahlbender das Wort.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Das ist aber lieb von Ihnen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich finde, wir diskutieren hier über eine künstliche Trennung. Wir haben in der Faktenschlichtung bei der Debatte um die Leistungsfähigkeit von S 21 und den zugrunde liegenden Gutachten schon einmal festgestellt, dass es eine unzulässige Trennung ist, isoliert den Hauptbahnhof zu betrachten und ihn von seinen Zu- und Ablaufstrecken abzukoppeln. Nicht umsonst heißt es in der Vereinbarung:

Die Deutsche Bahn verpflichtet sich, einen Stresstest für den geplanten Bahnknoten Stuttgart 21

- das ist der Hauptbahnhof mit all seinen Zu- und Ablaufstrecken, mit den viele Millionen Euro teuren Tunnelbauten, die wir haben, und dem Flughafenbahnhof -

anhand einer Simulation durchzuführen.

Ganz klar hat SMA gesagt - ich weiß gar nicht, warum wir das in der Diskussion aufdröseln -: Dieser Bahnknoten hat keine Premiumqualität, dieser Bahnhof kann insgesamt als Bahnhof mit allen Zu- und Ablaufstrecken keine Verspätungen abbauen, sondern sie laufen sogar noch minimal auf.

Ich finde, deshalb führen wir hier eine Gespensterdebatte, denn wir müssen doch feststellen, dass sich für all die Menschen, die in der Spitzenstunde nach Stuttgart reinfahren oder Stuttgart verlassen, Verspätungen real und ziemlich erheblich aufbauen. Das kann man auch nicht durch eine isolierte Betrachtung des Bahnhofs wegdiskutieren.

Wir machen das isoliert von der Betrachtungsweise, dass der heutige Kopfbahnhof - aber es wird sich ja geweigert, das zu untersuchen - dies auch kann und wir ein gutes System haben, das modernisiert für viel weniger Geld viel leistungsfähiger ist.

Deshalb führen wir hier jetzt seit eineinhalb Stunden eine Gespensterdebatte. Warum wollen wir debattieren, dass etwas Premiumqualität hat, von dem der von uns geschätzte Auditor selbst gesagt hat, er hat es nicht? Dann, finde ich, ist das eine künstliche Debatte, um Stuttgart 21 schönzureden.

Das Aktionsbündnis wird jetzt - das geben wir hiermit bekannt - die Sitzung verlassen. Wir müssen uns beraten, wie wir zu dem jetzigen Stand mit dieser Diskussion umgehen. Wir werden uns in unseren Besprechungsraum zurückziehen und werden jetzt erst einmal gucken, wie wir damit weiter umgehen, denn wir haben das Gefühl, dass die Debatte auf ein falsches Gleis geführt wird, das an der Sache vorbeigeht. Die Aussage von Herrn Kefer, kein K 20 oder K 21 als Basis zu testen, ist eine Kampfansage und besagt: Wir haben alles erreicht; den Rest machen wir nebulös in einigen Jahren. Damit müssen wir mit der Vergabe umgehen.

Danke.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Einen ganz kleinen Moment! Also, Sie ziehen sich zurück. - Kommen Sie denn wieder?

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Das werden wir miteinander beraten. Wir sind in unserem Besprechungsraum zu finden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, aber das können wir ja schlecht machen. - Darf ich die anwesenden Mitglieder des Aktionsbündnisses darauf aufmerksam machen, dass ich Ihnen zum Abschluss unserer Veranstaltung noch eine Art Vorschlag machen wollte? - Das werden wir nachher verteilen.

Herr Rockenbauch, das, was wir da sagen, ist nicht ganz unwichtig. Das haben wir heute Nachmittag natürlich erlebt: Die Auseinandersetzungen um diesen Bahnhof haben gezeigt: Ein Konsens ist nicht möglich. Es ist eine ziemlich erbitterte und leicht verbiesterte Diskussion, die wir haben.

Die Frage ist

(Die Projektgegner erheben sich von ihren Plätzen und wollen den Saal verlassen)

- Die Frage ist - - Vielleicht können Sie - - Es schadet gar nichts, wenn Sie vielleicht noch zuhören.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Wir ziehen uns zurück!)

- Ja, das können Sie ja gleich machen. Vielleicht komme ich nachher noch einmal dazu.

Deswegen habe ich die Bitte, weil ich es ja auch verfolgt habe - - Wir sind am Ende einer Diskussion, die wir seit Oktober führen. Die hat zu einer Versachlichung beigetragen, aber sie hat insgesamt nicht zu dem notwendigen Konsens geführt.

Ich möchte hier nicht aus diesem Raum gehen, ohne wenigstens den Versuch unternommen zu haben, einen Beitrag für eine friedliche Lösung, für eine Kompromisslösung dieses Streits zu leisten. Niemand muss dies akzeptieren, aber er sollte das vielleicht mit nach Hause nehmen und überlegen, ob das nicht eine Basis wäre, um eine friedliche Lösung in Stuttgart herbeizuführen. Denn auch die Volksabstimmung wird keine friedliche Lösung bringen, sondern da wird es Sieger und Besiegte geben.

Das, was ich hier meine, das wird gleich verteilt. Es ist ein Konzept, das SMA in den technischen Einzelheiten erarbeitet hat, mit einer Konzeption von mir. Das ist kein Vorschlag, der jetzt in irgendeiner Form debattiert werden soll. Ich habe nur die Bitte, dass Sie das mit nach Hause nehmen und dass Sie das prüfen, es sich angucken. Ich habe das, was wir erarbeitet haben, auch der Bundesregierung mitgeteilt, auch die Landesregierung ist darüber informiert. Es wird keine Stellungnahme abgegeben. Wir sagen nicht Pro und nicht Contra, aber wir müssen weiter reden.

Denn darüber müssen Sie sich auch im Klaren sein: Am heutigen Tag haben ein paar Hunderttausend Leute mitgehört. Das hat wahrscheinlich keinen so überzeugenden demokratischen Eindruck gemacht, wie das die Leute wollen. Das liegt in der Materie, wie sich die ganze Sache entwickelt hat.

Ich möchte aber den Versuch unternehmen - das ist vielleicht ein Fünkchen Hoffnung für die Leute, die uns zuhören -, ob es nicht möglich ist, zu einer friedlichen, einvernehmlichen Lösung zu kommen. Wenn es nicht möglich ist, dann ist es eben nicht möglich. Aber ich jedenfalls als Schlichter möchte meine Aufgabe erfüllen. Er hat nämlich die Aufgabe, einen Kompromiss herbeizuführen.

(Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Das war nie Ihre Aufgabe!)

Dafür mache ich einen Vorschlag. Wenn Sie das nicht wollen - -

Man kann natürlich die Auseinandersetzung führen: Wollt ihr den totalen Krieg? Wollt ihr den totalen Sieg? - Das kann man auch machen. Also: Wollt ihr die totale Konfrontation, oder versuchen wir als vernünftige Menschen, einen Mittelweg zu finden? Wenn er nicht geht, ist es auch okay.

Deswegen wird das, was SMA und ich hier mal erarbeitet haben, nachher gleich ver-

teilt werden. Sie brauchen dazu gar nicht Stellung zu nehmen. Nehmen Sie es mit nach Hause, gucken Sie es sich einmal an. Dann wird sich im Laufe der nächsten Wochen herausstellen, ob das möglich ist, weil es doch eine Basis für ein friedliches Einvernehmen hier in Stuttgart sein kann.

Das Papier trägt die Überschrift „Frieden in Stuttgart - Eine Kompromiss-Lösung zur Befriedung der Auseinandersetzung um Stuttgart 21“, für eine befriedende Lösung des Streits um den Hauptbahnhof.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich will nur klarstellen, Herr Dr. Geißler: Wir gehen jetzt nicht, um das Ding abzubrechen, sondern wir wollen diese Diskussion um Premiumqualität, die ich albern finde, hier nicht mehr weiterführen. So etwas tun wir uns einfach nicht mehr an.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Gut, aber das war ja ein Hauptpunkt, das mit der Premiumqualität. Das stammt ja nicht von mir.

Jetzt können wir das Aktionsbündnis in Frieden entlassen und in der Hoffnung, dass Sie möglicherweise auch im Zeichen der Friedensbereitschaft wieder zurückkommen werden. Ist das möglich?

(Zuruf: Können wir mal eine Zeitansage machen? Die anderen wollen auch wissen, woran sie sind! - Hannes Rockenbauch [Projektgegner]: Wir hätten gern das Konzept! Das hängt ja davon ab, was Sie da als Konzept haben! Dann könnten wir das vielleicht gleich mitnehmen in die Sitzungsunterbrechung!)

- Ja. Das wird draußen verteilt.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Okay, dann nehmen wir das jetzt mit, dann beraten wir darüber. Ich glaube, es sollten alle Seiten darüber beraten, weil es natürlich wesentlich von der Vernunft der Bahn AG abhängt, ob sie zu einem Kompromiss bereit ist.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Wie lange?

(Zuruf: Eine Stunde!)

- Niemals.

(Gerd Hickmann [Projektgegner]: Halbe Stunde, okay!)

- Jetzt reicht es aber.

(Unterbrechung der Sitzung: 17:55 Uhr)

(Wiederaufnahme der Sitzung: 18:42 Uhr)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich eröffne die Sitzung wieder. Wir haben in der Abfolge der Schlichtung vom 30. November noch ein paar Fragen aufzuarbeiten. Dabei handelt es sich erstens um den behinderten- und familienfreundlichen Bahnhof, zweitens um die Brandschutzmaßnahmen, wie sie zum Teil von der Stuttgarter Feuerwehr vorgeschlagen worden sind, drittens um das Stör- oder Notfallkonzept und viertens um die eine oder andere bahnliche Strecke, die gebaut werden muss. Dazu erteile ich Minister Hermann das Wort.

Winfried Hermann (Projektgegner): Ich verstehe diese Runde als Schlussrunde. Ist das so gemeint? – Dann würde ich nämlich gerne für die Landesregierung in der Sache zu dem, was vorher gelaufen ist, etwas erklären und dann zu den Punkten kommen, die vorhin zum Schluss angesprochen worden sind.

Der Landesregierung ist wichtig, dass ich hier festhalte, dass sie das Gutachten, das die SMA vorgelegt hat, als seriöses Zertifizierungsinstrument anerkennt und dass sie die darin enthaltene Feststellung, dass mit 49 Zügen gefahren werden kann – also die quantitative Beschreibung des Ganzen –, akzeptiert.

Allerdings gibt es Differenzen, was die Qualität des Ganzen anbelangt und auch dahin gehend, wie viel Qualität man verlangt. Auf der einen Seite gibt es die Position der SPD. Der Regierungsteil der SPD sagt: Wir wollen bei wirtschaftlich optimaler Betriebsqualität bleiben. Das ist für uns ausreichend. – Auf der anderen Seite gibt es die grüne Linie, die sagt: Wir wollen bei diesem Bahnhof Premiumqualität, weil es auch Premiumkosten gibt. Auch sehen wir das Verhältnis von Kosten zu Nutzen in einer schrägen Relation.

Darüber hinaus halten wir gemeinsam – beide Teile der Landesregierung – fest, dass es für uns unabdingbar ist – wie am Ende von Heiner Geißler im Schlichterspruch festgehalten –, dass uns eine Reihe von anderen Verbesserungsvorschlägen, die heute noch keine richtige Rolle gespielt haben, jenseits des Stresstestes von großer Bedeutung sind. Das ist erstens die Herstellung der Barrierefreiheit, und zwar sowohl im Alltag als auch im Notfall, zweitens die bessere familienfreundliche Umgestaltung des Bahnhofs und drittens die Verbreiterung der Bahnsteige. Das alles sind Maßnahmen, die den Bahnhof insgesamt komfortabler und auch sicherer machen.

Wir erwarten, dass das Brandschutzkonzept, wie es von der Stuttgarter Feuerwehr vorgelegt wurde, realisiert wird. Schließlich erwarten wir, dass es einen vernünftigen, funktionierenden Vorschlag gibt, der die Gäubahn erhält und einbindet, zumal jetzt bekannt geworden ist, dass die Gäubahn für das Notfallkonzept zwingend notwendig ist und nicht mehr aufgegeben werden kann, wie dies einstmals der Fall gewesen ist.

Insofern können wir sagen, dass die weitere Beurteilung des Projektes sehr davon

abhängt, welche Zusagen die Bahn jetzt macht. Für uns ist wichtig, dass alle diese Zusagen mit Kostenkalkulationen unterlegt werden und dass klar bleibt, was dieses Projekt kostet bzw. was es mehr kostet, wenn diese Anforderungen erfüllt werden.

Zu dem Vorschlag von Heiner Geißler mit dem Titel „Frieden in Stuttgart“ kann ich im Moment nur so viel sagen: Dieser Vorschlag kam auch für uns so überraschend wie für die meisten anderen Anwesenden. Deswegen gibt es keine Abstimmung innerhalb der Koalition oder der Landesregierung.

Die Grünen und ich als Verkehrsminister können aber zumindest so viel sagen – gegen den Vorschlag gibt es sicherlich Bedenken; Herr Rust wird gleich etwas dazu sagen –: Ich möchte gerne, dass wir diesen Vorstoß wenigstens prüfen, ob er geht, ob er funktioniert und ob dies ein Ausweg sein könnte. Aber beurteilen, ob er wirklich etwas taugt und ob dies ein machbarer Kompromiss ist, kann ich heute nicht. Ich kann nur zusagen, dass wir den Vorschlag ernsthaft prüfen wollen. Ich meine, in der verfahrenen Situation, in der wir sind, muss man Vorstöße dieser Art wenigstens anschauen, bevor man sie in den Papierkorb schmeißt.

Jetzt würde ich gerne meinem Kollegen Ingo Rust das Wort erteilen. Wie Sie wissen, sitzen wir für die Grünen- und die SPD-Seite im Lenkungskreis und betreuen das Projekt gemeinsam.

Ingo Rust (Projektbefürworter): Ich möchte noch etwas zu dem ergänzen, was der Herr Verkehrsminister gesagt hat. Die Landesregierung steht zu der Expertise von SMA und akzeptiert, dass die Zahl von 49 Zügen erreicht wurde. Das unterscheidet die Landesregierung in diesem Fall etwas vom Aktionsbündnis.

Noch eine Ergänzung zu dem, was heute Abend von Ihnen, Herr Geißler, als Kompromiss vorgeschlagen wurde. Das ist kein gänzlich neuer Vorschlag. Er wird schon seit vielen Jahren diskutiert und wurde bereits vergangenen Herbst in der Schlichtung angesprochen. Ich kann für unsere Seite nicht in Aussicht stellen, dass wir diesem Vorschlag in der Landesregierung zustimmen können.

Gangolf Stocker (Projektgegner): Ich bin jetzt etwas überrascht. Wir haben jetzt einen neuen Vorschlag, reden aber noch über den alten.

Es ist völlig richtig: In Ihrem Schlichterspruch, Herr Geißler, stand, dass die Bahnsteige – gemessen an der bisherigen Planfeststellung – auch aus Sicherheitsgründen durchgängig verbreitert werden müssen. Mir ist nicht bekannt, dass die Bahn irgendwo angefangen hat, hier umzuplanen.

Sie schreiben in Ihrem Schlichterspruch weiter, dass der Brandschutz und die Entrauchung verbessert und die Vorschläge der Stuttgarter Feuerwehr berücksichtigt werden müssten. Ich habe hier die Liste der Vorschläge der Branddirektion Stuttgart. Das sind insgesamt 31 Vorschläge, wovon die Bahn 16 ablehnt. Es sind wesentliche

Punkte dabei wie z. B. die trockenen Leitungen in den Tunnels. Herr Heydemann hat ja in der Schlichtung einmal ausgerechnet, wie lange das Wasser braucht, um in der Mitte des Filderaufstiegstunnels anzukommen, nämlich 43 Minuten, wenn ich es richtig im Kopf habe. Die Branddirektion fordert natürlich Nassleitungen in den Tunnels. Auch was die Entrauchung der Gegenröhre angeht, sind genaue Forderungen enthalten. Alle diese Forderungen werden jedoch von der Bahn abgelehnt. Das noch einmal zur Information. Aber vielleicht ändert die Bahn das noch. Ich habe einen Informationsstand von gestern, vielleicht gibt es schon einen Informationsstand von heute.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Es ist ja nicht das erste Mal, dass wegen der Vorschläge in der Ziffer 11 des Schlichterspruches hier diskutiert worden ist. Herr Kefer, Herr Becker und Herr Leuschel wissen, dass ich schon des Öfteren angesprochen habe, dass diese Pickpunkte noch beantwortet werden müssen. Das ist mir auch zugesagt worden.

Es hat nie zur Debatte gestanden, dass die Bahn die Verpflichtung, die sie in der Ziffer 11 ausgesprochen hat, nicht mehr wahrhaben wollte. Es ging nur darum, ob dies Bestandteil des Stresstestes sein sollte, und das konnte es nicht sein. Darüber gab es unterschiedliche Auffassungen. Beim Stresstest ging es um die 30 % bzw. die 49 Züge. Hier geht es um andere Qualitäten. Ich habe die Sache schon heute Morgen angesprochen. Die Bahn wird sicherlich gleich dazu Stellung nehmen.

Es gab noch einige andere Punkte, die in anderen Papieren ebenfalls eine Rolle gespielt haben. Die zweigleisige westliche Anbindung des Flughafenfernbahnhofs an die Neubaustrecke war eigentlich schon abgehakt. Das hatte die Bahn ohnehin schon früher konzidiert. Der Punkt mit der zweigleisigen kreuzungsfrei angebundene Wendlinger Kurve ist noch nicht erledigt; das ist klar. Wenn mehr als zwei Züge von Tübingen aus herüberfahren sollen, dann muss natürlich an die Lösung dieser Frage herangegangen werden. Weitere Punkte sind die Anbindung der bestehenden Ferngleise von Zuffenhausen an den neuen Tunnel von Bad Cannstatt zum Hauptbahnhof und dass die Leit- und Sicherungstechnik in allen Zügen angewendet werden soll. Das gehört noch zu dem, was der Minister gerade vorgetragen hat.

Zu dem Papier, das Sie vorhin bekommen haben: Das ist kein Vorschlag, den ich gemacht habe. Ich sage Ihnen nur: Nehmen Sie es mit nach Hause und denken Sie darüber nach. Das ist ein Denkanstoß. Ich gehe hier nicht heraus, ohne einen Versuch unternommen zu haben. Ich habe hier als Schlichter angefangen. Jetzt, am Ende dieses Prozesses, bin ich der Auffassung, dass wir bei der Verhärtung, die in der ganzen Diskussion eingetreten ist, und bei der Konfrontation, die ja mit den Händen zu greifen ist, auch der Bevölkerung gegenüber die Gewissheit vermitteln müssen – es haben ja ein paar Hunderttausend Leute zugeguckt –, dass wir nicht aufeinander einschlagen, sondern dass wir den Versuch unternehmen, eine friedliche Lösung zu finden. Wenn dies nicht möglich ist – das kann ja sein; ich habe nie die Illusion gehabt, dass plötzlich alle zustimmen –, dann ist es eben nicht möglich. Aber die Men-

schen müssen die Gewissheit haben, dass sie hier nicht in der Stierkampfarena von Pamplona sind, sondern in Stuttgart, und dass wir deswegen den Versuch unternehmen müssen, eine friedliche Lösung zu finden.

Das Papier ist eine Diskussionsgrundlage. Nehmen Sie es mit nach Hause. Diskutieren Sie es mit Ihren Freundinnen und Freunden, und irgendwann werden wir auf die Sache zurückkommen.

(Zuruf von Hannes Rockenbauch [Projektgegner])

– Herr Rockenbauch, Sie bekommen gleich das Wort, wenn Sie es wollen.

Ich habe die Bundesregierung, die Bundeskanzlerin, das Bundeskanzleramt, den Verkehrsminister und den Ministerpräsidenten hier über das Papier informiert. Ich habe nicht verlangt, dass sie Stellung nehmen. Sie haben nicht Ja und nicht Nein gesagt, haben es aber auch nicht abgewiesen. Das ist der Informationsstand. Nehmen Sie es mit nach Hause und lassen Sie es sich durch den Kopf gehen.

Ich habe gehört, dass das ein alter Hut sei – Stichwort „Raumordnungsverfahren“. Das ist ja gerade der Fehler gewesen. Lesen Sie einmal in der Ziffer 1 oder 2 nach, die ich bei der Schlichtung genannt habe. Die Ursache für die Auseinandersetzung war, dass wir wegen des total überholten Baurechtsverfahrens, das wir in Deutschland haben, nicht in der Lage waren, im Raumordnungsverfahren wenigstens zwei oder drei Alternativen zur Diskussion zu stellen. Vielmehr hat man alle Alternativen mit Ausnahme von S 21 ausgesondert. Dadurch ist die Sache in diese Eskalation hineingeraten. Das muss sich in der Zukunft ändern.

Die Schlichtung wird zwar keine friedliche Lösung bringen können, was den Bahnhof anbelangt, es sei denn, wir machen das in der Richtung, wie ich es gerade gesagt habe. Aber die Schlichtung hat natürlich einen ganz gewaltigen Effekt, nämlich dass wir vorexerziert haben, wie man durch einen Faktencheck transparent und auf Augenhöhe eine bestmögliche Information der Bevölkerung bewirken kann, was eine Voraussetzung für alle Akte einer unmittelbaren Demokratie ist, die nur dann funktioniert, wenn die Leute durch Faktenchecks umfassend informiert sind. Das ist ein wichtiger Bestandteil der zukünftigen Entwicklung in Ergänzung der repräsentativen Demokratie. Infolgedessen haben sich alle, die an der Schlichtung teilgenommen haben, Verdienste um die Weiterentwicklung erworben. Das ist eine friedliche Entwicklung unseres demokratischen Staatswesens.

Dr. Brigitte Dahlbender (Projektgegnerin): Ich möchte mich für das Aktionsbündnis äußern. Wir stehen nach wie vor zu unserem Modell Kopfbahnhof 21 und halten das nach wie vor für ein sehr gutes Konzept.

Wir sind der Auffassung – da sind wir mit Ihnen einer Meinung –, dass das Durchboxen von Stuttgart 21 die Bevölkerung in Stuttgart und im Land nicht befrieden wird,

sondern dass hier ein jahrzehntelanger Konflikt schwelen wird.

Wir sehen in dem Vorschlag, den Sie gemacht haben, eine Möglichkeit zu einem sachlichen Kompromiss, der viele Fragen von uns aufgreift, die wir bei Stuttgart 21 haben. Aber – das sage ich ausdrücklich, und das sollte nicht überhört werden – um uns dem von Ihnen vorgeschlagenen Moratorium und dem Nachdenken über diesen Kompromiss zu nähern, muss eines klar sein: ein sofortiger Bau- und Vergabestopp; denn unter dem geht es nicht.

(Beifall)

Wir können nicht über einen Kompromiss reden, während in Höhe von fast 1 Milliarde € Fakten geschaffen werden, die wenig mit dem Kompromiss zu tun haben.

Wenn man also ein ehrlicher Makler sein und nach dem sachlichen Kompromiss suchen will, dann muss man sagen: Moratorium ja, und das heißt: sofortiger Bau- und Vergabestopp.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Noch einmal ganz klar: „Stuttgart 21 plus“ ist für uns keine Alternative; das wird nichts bringen. Es liegt jetzt an der Deutschen Bahn AG, dass sie zeigt, ob sie wirklich bereit ist, endlich von ihrer Geheimkammerpolitik und Rambopolitik abzuweichen und jetzt sachlich und fachlich zu prüfen. Für uns ist wichtig – wir können das jetzt noch nicht genau durchnehmen –, dass vor allem die folgenden Kriterien geprüft werden: Wie schaut es mit dem Mineralwasser aus? Um wie viele Bäume geht es? Kann der Südflügel stehen bleiben? Das alles sind wichtige Prüfaufträge, die man machen kann, die aber natürlich nur dann Sinn machen, wenn die Deutsche Bahn AG keine Aufträge vergibt – es gibt allerdings bereits deutliche Anzeichen dafür, dass sie Aufträge vergeben wird – und wenn sie mit dem Abriss des Südflügels demnächst nicht eventuell schon weitere Fakten schafft. Wenn Ihnen, Herr Geißler, die Deutsche Bahn AG auch noch diesen Kompromissvorschlag verhagelt, dann war die ganze Mühe, die Sie sich hier gemacht haben, völlig umsonst.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich habe gerade meine Meinung dazu gesagt, was das Ergebnis ist. Sie glauben gar nicht, welche Folgen das, was wir hier gemacht haben, inzwischen in allen möglichen anderen Gremien, Institutionen und der Wissenschaft gehabt hat, wo das Stuttgarter Modell als eine sehr gute Möglichkeit bezeichnet worden ist, bei einem anderen Verfahren der direkten Demokratie zu einer Information der Bevölkerung zu kommen.

Eines ist klar: In Zukunft wird ein solches Projekt nicht mehr so ablaufen können. Diese Schlichtung ist fünf Jahre zu spät gekommen; das habe ich ausdrücklich gesagt. Man kann heute nicht mehr par ordre du mufti von oben bestimmen: Das ma-

chen wir. Wir bauen einen Flughafen, einen Bahnhof oder eine Straße. Dann machen wir ein Planfeststellungsverfahren. – Dieselben Leute, die die Sache geplant haben, entscheiden nachher über die Einsprüche, und dann geht es vor die Gerichte. Die Menschen werden von oben nach unten beschieden, aber sie werden nicht beteiligt. Diese Zeiten sind in der heutigen Mediengesellschaft vorbei. Die Leute lassen sich nicht mehr ein X für ein U vormachen, sondern sie wollen beteiligt werden.

In anderen Demokratien funktioniert das: Erst muss der Plan, die Idee her, dann kommt die Diskussion, und anschließend folgt die Abstimmung. Wenn man das hier in Stuttgart gemacht hätte, dann wäre die Sache anders gelaufen. Dann hätten wir den besten Bahnhof bzw. Tiefbahnhof, weil er mit der Beteiligung der Menschen realisiert worden wäre. Dieses Glück haben wir aber nicht gehabt. Wir sind fünf Jahre zu spät gekommen. Ich bin der Auffassung, dass wir das Beste daraus gemacht haben, was man aus dieser Situation hat machen können.

Das Papier, das ich Ihnen vorgelegt habe, ist ein Versuch, ein bisschen zum Nachdenken zu kommen, ob es nicht vielleicht auch anders geht als mit der totalitären Parole „Entweder-oder“. In der Demokratie gibt es auch immer den besseren Weg des Sowohl-als-auch.

Thomas Bopp (Projektbefürworter): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Dr. Geißler, nachdem dies wahrscheinlich die Schlussrunde sein wird, möchte ich es nicht versäumen, Ihnen herzlich dafür zu danken, dass Sie mit uns im Oktober und November die Schlichtungsrunde durchgeführt haben. Ich meine, sie war erfolgreich; denn wir haben durchaus Ergebnisse erzielt. So haben wir beispielsweise zweifellos eine Versachlichung der Diskussion hinbekommen.

In der Nummer 9 des Schlichterspruchs heißt es: „Dennoch halte ich die Entscheidung, S 21 fortzuführen, für richtig.“ Auf dieser Basis haben wir jetzt den Stresstest durchgeführt, und auch diesen halte ich für erfolgreich; denn die Gutachter, die wir gemeinsam ausgesucht haben, sind zu dem Ergebnis gekommen – jetzt lasse ich einmal die Reizworte „Premium“, „optimal“ und „wirtschaftlich optimal“ weg –: Der Fahrplan, der vorgegeben ist, ist fahrbar, und er ist in einer ordentlichen Qualität fahrbar. Der Bahnknoten Stuttgart 21, wie er geplant ist, ist zukunftsfähig. – Ich sage dazu: Dann kann „Stuttgart 21 plus“ kommen. Auch Sie haben das gesagt. Ich bin der Auffassung, dass dies bei dem Gutachten herausgekommen ist, auch wenn das heute zerredet werden sollte. Diese Feststellung möchte ich treffen.

Sie haben am Anfang unseres Schlichtungsprozesses im Oktober gesagt, wir könnten in dieser Schlichtung zwar eine Versachlichung sowie einen Sach- und Faktencheck machen, aber voraussichtlich keine Kompromisslösung zwischen S 21 und K 21 finden. Ihr Versuch, am Ende dieses Prozesses doch noch eine Einigung herbeizuführen, ist ehrenwert. Aber ich kann diesen Vorschlag von Ihnen jetzt nicht bewerten, weil das in den wenigen Minuten einfach nicht möglich gewesen ist. Überschlänglich habe ich allerdings gesehen, dass dies tatsächlich ein „alter Bekannter“ ist,

der oben und unten beinhaltet. Ich befürchte, wir werden damit viele Nachteile von K 21 und S 21 zusammenbringen und möglicherweise keine optimale Lösung haben.

Deswegen glaube ich, dass es wichtig ist, jetzt an dem Projekt „Stuttgart 21 plus“ weiterzumachen. Die Region Stuttgart möchte möglichst rasch eine Verbesserung des Bahnknotens erreichen. Ich befürchte, wir würden wieder von vorne anfangen, wenn wir jetzt eine neue Lösung angehen. Dies würde uns auch zeitlich weit zurückwerfen. Die Region Stuttgart möchte jetzt an dem Projekt „Stuttgart 21 plus“ weitermachen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ich darf noch Folgendes ergänzen, damit wir uns darüber im Klaren sind, was wir heute Nachmittag im Rahmen der Diskussion über den Stresstest gemacht haben: Ich bin absolut der Auffassung – das habe ich gleich am Anfang gesagt –, dass die Bahn erstens professionell und gut gearbeitet hat und dass sie zweitens den Stresstest unter Beachtung der modernen eisenbahnwissenschaftlichen Erkenntnisse erarbeitet hat. Drittens haben bei der Bahn – auch das möchte ich einmal sagen – die besten Ingenieure – mir ist gesagt worden, insgesamt 10.000 Stunden – an diesem Stresstest gearbeitet. Darüber kann man nicht einfach hinweggehen. Da sind ja keine Simpel und Idioten, sondern hoch qualifizierte Leute am Werk gewesen. Als die Sache losging, hat mir Herr Kefer gesagt: Ich habe die besten Leute, die ich in der Bahn habe, darauf angesetzt, den Stresstest zu erarbeiten. – Das glaube ich auch; davon bin ich überzeugt. Das sagt im Übrigen auch SMA. SMA gehört zu denjenigen Institutionen in Europa, die über jeden Zweifel erhaben sind. Mir ist vor der heutigen Sitzung gesagt worden: Wir kritisieren mit keinem einzigen Wort SMA. – SMA hat dieses Testat nach ihren eigenen Anforderungen und Richtlinien erarbeitet. Man muss zwar das Ergebnis nicht akzeptieren, aber dass SMA eine qualifizierte Arbeit abgeliefert hat, kann man wohl nicht bestreiten.

Das Ganze hat einen Schönheitsfehler gehabt, das weiß ich: Man hätte gleich nach der Schlichtung im November, Dezember oder Januar im Verfahren zusammenarbeiten sollen. Das habe ich von Anfang an vertreten. Das haben wir heute Nachmittag lange genug erörtert. Wir haben versucht, das durch eine Verlängerung dieser Beratung auszugleichen. Das alles weiß ich; alles ist ausdiskutiert. Das ist ganz sicher ein Fehler gewesen.

Ich muss Ihnen sagen: Ich habe gleich am Anfang auch mit Ihrer Seite geredet. Auch wenn nachher die Beteiligung des Bündnisses und zunächst der Grünen nicht zustande gekommen ist – wenigstens bis Ende März; denn seit die Grünen mit an der Regierung sind, sind zumindest sie an dem Lenkungskreis beteiligt –, so hätten Sie sich wenigstens einmal rühren können, wenn Sie schon nicht beteiligt sind. Aber ich habe den Eindruck gehabt, Sie haben lieber Wahlkampf gemacht.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Geißler, das haben Sie heute Mittag schon einmal gesagt. Die Bahn AG hat jetzt eine neue Sachlage. Sie haben einen neuen Vorschlag gemacht. Es wäre jetzt richtig spannend zu wissen, ob die Bahn

AG bereit ist, einen Bau- und Vergabestopp zu machen.

(Zuruf: Herr Rockenbauch, wer hat Ihnen das Wort erteilt?)

Wir wollen jetzt nicht wieder hinten herum über den Stresstest reden. Es gibt eine neue Sachlage, auf Grundlage derer wir hierher zurückgekehrt sind. Es gibt Ihren Vorschlag, worüber wir gesagt haben, dass dieser eine prüfbare Basis sei. Jetzt reden wir nicht mehr über den Stresstest.

Wir wollen von der Bahn AG gerne noch ein Statement hören, ob sie morgen einen Bau- und Vergabestopp macht und bereit ist, auf die neue Sachlage einzugehen, oder ob sie weiterhin ihre Rambopolitik macht. Das wäre jetzt an der Zeit, Herr Kefer. – Sie können gerne grinsen, Herr Kefer. Mir ist das völlig ernst. Hier geht es um den Erhalt unseres Kulturdenkmals, um die Natur, um das Mineralwasser und um die sinnvollere Alternative K 21. Ich meine das jetzt völlig ernst. Sagen Sie: Machen Sie morgen einen Bau- und Vergabestopp. Machen Sie das?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Rockenbauch, so machen wir das nicht. Wir sind hier nicht in irgendeinem Zentralkomitee, in dem man die Leute abfragt.

Hannes Rockenbauch (Projektgegner): Herr Geißler, das ist eine ganz normale Frage.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Entschuldigung, das machen wir nicht! Dadurch kommt das nämlich: In dieser ganzen Diskussion gibt es eine gewisse Verbalakrobatik, die natürlich die Schärfe hineinbringt. Lassen Sie das also bitte bleiben! Sie haben die Leute nicht abzufragen, sondern sie melden sich schon, wenn sie drankommen wollen.

Ich habe mir schon gedacht, dass Sie das Papier nicht mit nach Hause nehmen und es vielleicht einmal durchlesen und studieren, sondern dass Sie von vornherein eine Bedingung, nämlich einen Bau- und Vergabestopp, damit verknüpfen, die die Bahn natürlich überhaupt nicht erfüllen kann. Das ist doch völlig indiskutabel. Machen Sie sich einmal Gedanken darüber und schauen Sie einmal, was das für eine Basis ist. Vielleicht unterhalten Sie sich dann später einmal über diese Sache.

Dr. Wolfgang Schuster (Projektbefürworter): Zunächst einmal möchte ich mich bei Ihnen, Herr Dr. Geißler, für die unendliche Geduld bedanken, die Sie aufbringen, um zu versuchen, sehr unterschiedliche Persönlichkeiten und Interessen zu vereinen. Ich finde es schade: Man hat offensichtlich einen schlechten Umgangsstil, aber so ist das nun einmal.

Was ist für uns Bürgerinnen und Bürger wichtig? – Wenn man diesen Bahnknoten neu baut, dann muss klar sein, dass er leistungsfähiger ist, dass er zukunftssträchtiger ist und besser ist als das, was wir bislang haben. Dazu gehört, dass er mehr Züge

auch in der Spitzenstunde abfertigen kann, nämlich 30 % mehr, damit man langfristig eine positive Perspektive hat, und das nicht irgendwie, sondern bei entsprechend guter Qualität. Im Rahmen der Schlichtung, die wir hatten, ist diese Frage offen geblieben. Deshalb fand ich es konsequent, dass man dieser Frage nachgeht. Das hat man gemacht, einerseits indem die Vorgaben des Landes für den Fahrplan eingearbeitet wurden, andererseits indem dann die Simulation von SMA überprüft wurde, das ja ein anerkanntes Büro ist.

Das Ergebnis mag nicht allen gefallen, vor allen denjenigen nicht, die da draußen entsprechend laut sind, und auch manchem derjenigen nicht, die im Aktionsbündnis unterwegs sind. Das Ergebnis hat Herr Stohler klar vorgestellt, nämlich dass der Bahnknoten die notwendige Qualität und Quantität hat, die wir von ihm erwarten. Das Problem liegt woanders, nämlich in den Zulaufstrecken. Damit ist diese Vorgabe für den Bahnknoten bestens erfüllt.

Die Frage ist, wie es weitergeht. Fakt ist, dass erstens die Bahn Baurecht hat, dass zweitens die Bahn vertraglich verpflichtet ist zu bauen und dass drittens die Bahn seit Februar 2010 baut. Deshalb müssen wir davon ausgehen, dass die Bahn auch weiterbaut; denn es war niemand bereit, mit dem Geld des Steuerzahlers einen Baustopp zu finanzieren. Auch ich hätte kein Verständnis dafür gehabt.

Mir geht es um Folgendes: Erstens. Es gibt eine ganze Reihe von Themen, die wir noch nicht bearbeitet haben. Im Laufe dieses Baus wird es auch noch Themen geben, die wir kritisch hinterfragen müssen. Das beginnt bei der Frage der Behinderten. Wie ist es, wenn jemand mit einem Kinderwagen unterwegs ist? Wie ist es im Brandfall? Wie sieht das Grundwassermanagement aus? Denn das Thema der Sicherheit für unser Mineralwasser ist ein zentrales Thema. Wie gehen wir mit den Bäumen um, die im Kontext dieser Bauarbeiten umgepflanzt oder gegebenenfalls gefällt werden? Ich will nur einige Themen nennen; es gibt noch eine längere Liste. Mir ist jetzt wichtig, dass wir dazu eine Plattform schaffen, hier im Stuttgarter Rathaus ein Bürgerforum einrichten, in dem wir diese Themen mit der Bahn und mit den Experten vertiefen und diskutieren.

Mir ist zum Zweiten wichtig, dass jede Bürgerin und jeder Bürger einen Ansprechpartner bei der Stadt hat und dass wir uns um die Anliegen der Bürgerinnen und Bürger kümmern, die sich mit diesem Bau beschäftigen und von diesem Bau betroffen sind. Das sind ja nicht wenige. Deshalb haben wir eine Bürgerbeauftragte mit einem Team engagiert – Frau Kaiser sitzt hinter mir –, die sich um diese Fragen im Einzelnen kümmert.

Der dritte Punkt: Stuttgart 21 war ein langer Abwägungsprozess. Für mich ist in der Schlichtung deutlich geworden, aber auch schon damals, als wir miteinander diskutiert haben – das liegt bereits viele Jahre, schon viel zu lange zurück; man hat es zum Teil vergessen –, dass es bei einem solchen Projekt nicht schwarz und weiß gibt, sondern dass das ein Abwägungsprozess ist. Man hat dann nach langem Ab-

wägen die Neuordnung des Bahnknotens mit dem Konzept Stuttgart 21 begonnen.

Unabhängig von der verkehrlichen Seite verbindet sich für uns als Stadt ein ganz zentraler und großer Vorteil damit: Vor 100 Jahren hat man begonnen, den jetzigen Bahnhof zu bauen. Man hat vor 100 Jahren die riesigen Flächen, die Parkflächen, die bis zum Neckar reichten, zerschnitten, die Parks zerstört und damit letztlich die Stadt getrennt. Deshalb ist für uns als Stadt Stuttgart bei der Bewertung, welche der Alternativen die bessere ist, die städtebauliche Chance natürlich ein ganz zentrales Thema. Einer der Vorschläge der Schlichtung war ja, eine Stiftung „Rosenstein“ zu gründen.

Ich freue mich darüber, dass wir uns gemeinsam mit den Bürgerinnen und Bürgern auf der Basis einer qualifizierten und nachhaltigen Bürgerbeteiligung dieser großen Aufgabe widmen, die Sie hier im Bild sehen.

(Folie: Luftbild des Stuttgarter Bahnhofs)

Darauf sehen Sie, wie dramatisch die Stadt durch diesen Eingriff der Bahn gelitten hat und noch immer leidet. Die Vorstellung, dass man, um K 21 zu realisieren, noch weitere Gleise in die Parkanlagen, auf die Ebene +1 oder wo auch immer baut, unterstütze ich überhaupt nicht. Wie gesagt, das war letztlich einer der Gründe, weshalb wir gesagt haben, dass wir diese städtebauliche Entwicklungschance nutzen wollen. Deshalb haben wir im Vorgriff die Grundstücke gekauft, damit wir als Bürgerinnen und Bürger entscheiden können, was dort passiert. Unser Ziel ist klar, nämlich ein Stück lebendiges Stuttgart und ein CO₂-freies Stadtquartier.

Lassen Sie mich noch einmal zu dem Thema Verkehr zurückkommen. Über 14 Jahre lang habe ich als Aufsichtsratsvorsitzender von VVS und SSB die politische Verantwortung für den ÖPNV in der Stadt und in der Region. Der VVS wird werktäglich von immerhin 1 Million Bürgerinnen und Bürgern genutzt. Insgesamt gibt es über 330 Millionen Fahrten pro Jahr. Wir befragen die Kunden regelmäßig. Die SSB bekommt von den Bürgerinnen und Bürgern dankenswerterweise die besten Noten. Der VVS ist *der* Verkehrsverbund in Deutschland mit der höchsten Kundenzufriedenheit. Die Qualität, die wir anbieten, wollen wir natürlich auch langfristig erhalten. Trotzdem würde ich jetzt nicht behaupten, mich hier als ein Verkehrsexperte aufzuspielen, weil ich alles besser weiß. Diese Aufgabe sollten wir den Experten von SMA, den Verkehrsingenieuren und den Fahrplanexperten der Deutschen Bahn überlassen. Wir sollten diesen Prozess nur kritisch begleiten.

Ich muss ganz offen sagen: Nachdem ich jetzt lange zugehört habe, kann ich mir nicht vorstellen, dass die Deutsche Bahn Interesse daran hat, einen Bahnhof zu bauen, der untauglich ist. Insoweit teile ich das Misstrauen der Deutschen Bahn gegenüber, das immer wieder zum Ausdruck kommt, schon deshalb nicht, weil man sich Folgendes vorstellen muss: Die Deutsche Bahn stellt jährlich 700 Fahrpläne auf, fährt täglich 39.000 Züge und befördert täglich über 5 Millionen Bürgerinnen und

Bürger in ihren Zügen. Das macht deutlich: Hier sind täglich 230.000 Menschen im Einsatz, damit die Bahn eine gute Leistung für uns bringt. Deshalb hat die Bahn unser Vertrauen verdient. Deshalb ist mir eine vertrauensvolle Zusammenarbeit mit der Bahn wichtig. Dazu gehört selbstverständlich die Transparenz der Informationen. Dazu gehören die Überprüfung von Fakten und auch Klarheit über mögliche Probleme und Risiken.

Diese Veranstaltung wird in dieser Form die letzte sein. Deshalb ist es wichtig, dass wir die Themen, die noch offen sind, und die Themen, die im Kontext des Baus möglicherweise auf uns zukommen, konstruktiv und kritisch begleiten. Auch diejenigen Themen, die von der SMA in der Simulation angemahnt worden sind, müssen transparent vermittelt werden.

Fazit: Die Schlichtung hat ein eindeutiges Votum erbracht, nämlich: Der Stresstest ist mit einer guten Betriebsqualität bestanden.

Hinsichtlich der Frage, ob es Sinn macht, jetzt noch einmal komplett von vorne anzufangen wie vor 20 Jahren und zu sagen, dass wir jetzt noch einmal einen neuen Lauf starten, bin ich sehr skeptisch. Ich muss ganz offen sagen, Herr Dr. Geißler: Diese Kombilösung hatten wir im Raumordnungsverfahren abgewogen. Aber damals war eigentlich niemand dafür. Warum? Weil auf der einen Seite der Eingriff in den Bonatz-Bau doch ganz erheblich ist. Auf der anderen Seite wird der Südflügel trotzdem abzubauen sein, und trotzdem sind soundso viele Bäume zu fällen. Durch den Trog und den Tunnel, den man braucht, wird man trotzdem die Problematik des Grundwassermanagements und des Mineralwassers haben. Für uns eröffnet sich die städtebauliche Chance nur sehr minimal. Wir sind nicht Bauherr, sondern die Bahn ist Bauherr. Ich kann mir aber nicht vorstellen, dass die Bahn nun sagt: Jetzt fangen wir wieder von vorne an.

Dennoch vielen Dank für die Idee zu sagen: Lasst uns gedanklich noch einmal von vorne anfangen und schauen, ob es Lösungen gibt, die zur Befriedung beitragen. – Mir wäre das natürlich recht; denn die Bürgerinnen und Bürger sind die Proteste längst leid. Im Übrigen gibt es eine klare Mehrheit für Stuttgart 21, auch wenn manche sehr lautstark darüber hinwegtäuschen wollen.

Ich erwarte nach dem heutigen Tag natürlich nicht, dass die Gegner von Stuttgart 21 jetzt Fans von Stuttgart 21 werden. Aber ich wäre doch dankbar, wenn man Fakten, die klar auf dem Tisch liegen, akzeptiert; denn nur auf dieser Basis können wir fair und offen miteinander umgehen. – Vielen Dank.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank, Herr Oberbürgermeister. – Bevor ich jetzt weiter das Wort erteile, will ich nur daran erinnern, dass die Bahn noch eine Antwort auf die sechs Punkte geben muss, die in der Ziffer 11 des Schlichterspruchs

aufgeführt worden sind. Das war ja Ausgangspunkt unserer Diskussion.

Ich habe jetzt noch Herrn Palmer, Herrn Bräuchle und Herrn Hauk auf der Rednerliste stehen. Wollen Sie nach der Bahn sprechen, oder sollen wir das gleich machen? – Dann machen wir erst Herrn Palmer, Herrn Bräuchle und Herrn Hauk. Dann, würde ich sagen, soll die Bahn Stellung nehmen. Wir waren ja übereingekommen, dass Sie die Verpflichtung, die Sie in der Ziffer 11 eingegangen sind, nach Möglichkeit erneuern.

Boris Palmer (Projektgegner): Herr Dr. Geißler, wir hatten bis 17 Uhr eine Diskussion, die immer unerquicklicher wurde und in der man feststellen musste: Wir sind mit der Schlichtung letztlich gescheitert, weil es überhaupt keine Klarheit mehr gibt, sondern wir kommen immer weiter in Detailstreitigkeiten. Ich bin deswegen gleichermaßen verblüfft wie positiv überrascht, dass es Ihnen gelungen ist, einen Vorschlag zu unterbreiten, der einen Kompromiss in der Sache bedeuten würde. Kompromisse haben die Eigenschaft, dass nicht alle damit glücklich sind. Sie sehen an der Reaktion, die wir jetzt von unten bekommen, dass sich viele fragen: Kann es sein, dass in diesem Kompromiss eben doch Gefährdungen für das Mineralwasser in Kauf genommen werden und andere Probleme auftreten?

Wenn wir die Frage voranstellen, ob dieses Schlichtungsexperiment ein Erfolg sein kann oder nicht, dann gibt es jetzt nach meiner Meinung zwei sinnvolle Wege:

Der eine Weg ist: Wir beschreiten den Weg, den wir gegangen sind, vernünftig und nicht mehr so unerquicklich wie heute zu Ende. Das heißt, Sie erfüllen die vorher gemeinsam definierten Anforderungen im Test und ändern Bedingungen nicht einfach so, wie Sie sie als günstig für das Ergebnis des Tests einschätzen. Das ist meine Kritik gewesen, die Sie heute Mittag sehr aufgebracht hat. Ich kann aber in jedem einzelnen Punkt zeigen, dass Sie hier in der Tat Abweichungen vorgenommen haben. Wie sich diese im Ergebnis auswirken, kann niemand sagen, ohne dass diese Simulation durchgeführt worden ist, und zwar nicht mit den 15 %, die Sie noch nachbessern wollen, Herr Dr. Kefer, sondern mit den mehreren 100 % der Anforderungen, die die SMA aus verschiedenen Gründen gar nicht bewertet hat, die uns aber wichtig sind, z. B. dass genügend Züge aus Tübingen in den Bahnhof fahren können, dass in dem Flughafenbahnhof die S-Bahn bei Bedarf nicht an einer falschen Bahnsteighöhe hält und dass nicht 13 Doppelbelegungssituationen im Bahnhof unterstellt werden. Hierzu konnten Sie bisher noch nicht einmal nachweisen, dass das an einem Bahnhof mit 15 ‰ Neigung überhaupt zulässig ist. Dafür gibt es nämlich keine Richtlinie, weil es einen solchen Bahnhof bisher nicht gibt. Das sind viele Fragen.

Der eine Weg könnte also sein: Wir setzen uns zusammen, und Sie machen den Stresstest so, wie wir ihn ursprünglich vereinbart hatten, und zwar unter der Prämisse „gute Qualität“. Da war Heiner Geißler heute Morgen sehr klar: Gute Qualität ist, wenn Verspätungen abgebaut werden können, und zwar deutlich. Auch ich würde gerne auf diese Premium-Begriffe verzichten.

Der andere Weg könnte sein, dass wir uns ernsthaft dem Gedanken öffnen, dass jeder von seinen Maximalvorstellungen Abstriche machen muss, und zwar Sie hinsichtlich der 1:1-Umsetzung des Projekts Stuttgart 21 mit all seinen Vor- und Nachteilen. Viele, die gegen Stuttgart 21 demonstriert haben, müssen sich von der Vorstellung verabschieden, dass der Bahnhof sowie der Park überhaupt nicht angerührt werden und in das Mineralwasser überhaupt keine Gefahren eingebracht werden; denn natürlich beinhaltet Ihr Vorschlag auch solche Risiken.

Wenn ich aber einmal die Vorzüge herausstellen darf, dann möchte ich – anknüpfend an Herrn Dr. Schuster, der den Gutachter und seine Kompetenz gelobt hat – darauf hinweisen, dass der Gutachter selbst offensichtlich diese Lösung für besser hält als Stuttgart 21; denn sonst würde er sie wohl kaum vorschlagen. Der Gutachter hat dafür einen Grund, nämlich die Züricher Lösung. In Zürich, wo man weiß, wie Eisenbahnverkehr funktioniert, ist man nie auf den Gedanken gekommen, den dortigen Bahnhof mit den großen Vorzügen vieler Gleise und vieler Bahnsteige abzureißen – der Bahnhof ist genauso in die Stadt eingegraben wie in Stuttgart; die Stadt ist gleich groß, und es ist gleich eng –, sondern man hat zur Verbesserung seiner Leistungsfähigkeit und seiner Qualität unterirdisch quer zusätzliche Gleise gelegt. Genau das Gleiche schlagen Sie hier vor. Von der Schweiz lernen heißt guten Bahnverkehr durchführen. Deswegen finde ich, man sollte einen solchen Vorschlag aus der Schweiz, über die Grenze hinweg gerufen, ernst nehmen.

Die Fragestellungen, die sich daran knüpfen und die für das Aktionsbündnis wesentlich sind, müssten jetzt einmal abgeklärt werden. Gelingt es, wie Sie sagen, den Südflügel zu erhalten? – Das wäre ein großer Unterschied zu Stuttgart 21. Über den Nordflügel brauchen wir nicht mehr zu sprechen; der ist ja schon weg. Der Gutachter sagt aber, er halte dies für möglich. Warum? – Weil der Bahnhof kürzer und schmaler wird, dadurch in eine andere Position gerät, nicht mehr so geneigt werden muss und dadurch unter dem Südflügel durchkommt. Das sagt der Gutachter, den Sie selbst wegen seiner hervorragenden Kompetenz so loben. Wir sollten doch zumindest einmal ernsthaft prüfen, ob er mit dieser Einschätzung völlig danebenliegt.

Es ist viel weniger Eingriff in das Mineralwasser. Warum? – Weil die meisten Tunnel bei diesem Vorschlag gar nicht gebaut werden. Sie fallen weg. Die ganzen Kreisverkehrstunnel sind nicht mehr nötig. Infolgedessen ist das Risiko für das Grundwasser deutlich verringert.

Der Trog wird nur noch halb so breit, dafür werden die Bahnsteige viel breiter. Das ist ein großer Vorzug; denn die 2 m breiten Durchgänge in dem Stuttgart-21-Tunnelbahnhof sind ein Riesennachteil und ein Sicherheitsrisiko. Dieses Problem kann man mit dem Vorschlag aus der Schweiz elegant lösen.

Man hat die von uns kritisierten Probleme mit dem Taktfahrplan nicht. Mit diesem Kompromissvorschlag ist sogar ein integraler Taktfahrplan möglich. Das ist wesent-

lich besser. Die Schweizer Erkenntnis ist: Man sollte nicht die Züge durch den Bahnhof schleusen, sondern man sollte den Fahrgästen optimale Anschlüsse ermöglichen.

Außerdem erreichen Sie Ihr großes Ziel: Die Magistrale für Europa wird exakt auf der Trasse gebaut, die Sie immer haben wollten, und zwar lückenlos; es ist keine Veränderung daran. Für die ICEs und TGVs gibt es genau den Weg, den die Bahn immer als ausschlaggebend für das Projekt vorgeschlagen hat.

Das heißt, man darf zunächst einmal sagen, dass dieser Vorschlag erstaunlich viele Vorzüge mit sich bringt. Im Sinne einer erfolgreichen Schlichtung wäre es gut, am heutigen Abend nicht schon einmal festzustellen: „Kompromisse in der Sache gibt es mit uns sowieso nicht“, sondern das ernsthaft zu prüfen.

Dass die Menschen, die da draußen demonstrieren, die Frage stellen: „Ist das ernst gemeint, oder ist es nur der Versuch, uns mehr oder weniger auf ein Nebengleis zu locken, um ungestört weiterbauen zu können?“, ist nach der Vorgeschichte wohl verständlich. Herr Dr. Kefer, ich schätze Sie. Aber das, was die Bahn vor Ihrer Zeit gemacht hat, nämlich nachweislich die Kosten so lange bei sich zu behalten, bis der Bundestag die entsprechenden Beschlüsse gefasst hatte, die Strecken zu bauen – dies werden Sie nicht bestreiten; Sie können höchstens sagen, dies sei nicht zu Ihrer Zeit gewesen –, weckt eben nicht das Urvertrauen, dass die Bahn immer alles zum Wohle der Fahrgäste und des Volkes macht, sondern da sind auch andere Interessen im Spiel.

Wenn die Menschen solche Fragen an die Institutionen haben und ihnen nicht mehr blind vertrauen, dann wäre es angemessen, jetzt einen transparenten Prozess der Abwägung über diesen Vorschlag zu beginnen, damit dies erfolgreich sein kann. Das ist keine Forderung; das ist nur eine logische Konsequenz aus Herrn Dr. Geißlers Vorschlag. Damit das erfolgreich sein kann, können Sie natürlich nicht in vier Wochen den Südflügel abreißen; denn dann ist offensichtlich ein großer Vorzug des Vorschlags dahin.

Daraus folgt der logische Schluss: Sie sollten einmal ernsthaft in sich gehen, ob es wirklich richtig ist, den Kurs des Konfliktes, und zwar eines harten Konfliktes, zu Ende zu gehen, oder ob es nicht besser ist, den Versuch zu unternehmen, sich zumindest einmal ernsthaft mit einer Kompromisslösung zu beschäftigen.

Ich kann Ihnen jedenfalls für mich sagen – nicht für alle; da unten sind viele Menschen, die diese Fragen für sich beantworten müssen –, dass ich an einem erfolgreichen Abschluss dieses sehr anstrengenden Prozesses interessiert bin und dass ich die Streitereien von heute Nachmittag nicht mehr haben möchte. Ich biete Ihnen an – jedenfalls den Experten, die hier am Tisch sitzen –, dass wir an einer solchen Prüfung konstruktiv mitarbeiten würden.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. – Jetzt kommt Herr Bräuchle.

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Ich möchte für das Bündnis der Befürworter zusammen mit Herrn Professor Faiß noch ein paar Dinge sagen.

Herr Dr. Geißler, liebe Freunde der Schlichtungsrunde, verehrte Damen und Herren! Neben und mit den Vertragspartnern im Projekt Stuttgart 21 – Land Baden-Württemberg, Region, Stadt Stuttgart und Deutsche Bahn – leben die Bürger in ihrem Für und Wider in zwei Bündnissen: in dem Aktionsbündnis der Projektgegner und in unserem Bündnis der bürgerlichen Projektbefürworterinitiativen, die wir die zwar leisere, aber immer größer werdende Mehrheit der Bürger in Stadt und Land vertreten.

Wir erinnern heute am Schluss dieses Tages daran, dass dieses Projekt nach den Verfassungsregeln unserer repräsentativen parlamentarischen Demokratie legitim und über bald 20 Jahre hinweg in mehreren Dutzend Parlaments- und Gemeinderatsbeschlüssen auf den Weg gebracht wurde. Sogar in der Landtagswahl vom März dieses Jahres haben die Bürger 70 % der projektbefürwortenden Parteien ihre Stimme gegeben. Wir Bürger sagen in großer Mehrheit erwartungsvoll, hoffnungsfroh und entschieden Ja zu diesem großen Vorhaben. Wir erkennen an, dass wir den aufschlussreichen und klärenden Schlichtungsprozess mit Faktencheck und Stresstest dem energischen Intervenieren der Projektkritiker und Projektgegner verdanken. Dadurch sind in den bürgerlichen Kreisen die Vorteile und Gewinne aus diesem Projekt deutlicher zutage getreten denn je. Wir gewinnen in unserer Landeshauptstadt Stuttgart nicht nur den modernsten und innovativsten Bahnhof Europas, sondern vor allem eine neue Stadt im Herzen der Stadt mit üppig erweiterten Park- und Grünerholungsflächen. Ökologisch ausgerichtete moderne Wohnquartiere mit hoher Lebensqualität, weniger Lärm und eine deutliche Verbesserung der Innenstadtbelüftung gehören zu den Früchten dieses Projektes zugunsten von uns Bürgern.

An dieser Stelle möchte ich Professor Faiß bitten, uns ein paar Einzelheiten zu benennen.

Stefan Faiß (Projektbefürworter): Danke, Herr Pfarrer Bräuchle. – Ich möchte kurz auf drei Punkte eingehen, aber zunächst noch etwas zu dem Vorschlag von Dr. Heiner Geißler sagen. Ich glaube nicht, dass dieser Vorschlag die Lage befriedet; denn der Durchgangsbahnhof, den Sie vorschlagen, beinhaltet im Prinzip, wenn man den Vorschlag einmal überschlüssig anschaut, die ganzen Punkte, die von den Gegnern kritisiert werden. Sie haben gesehen, wie Frau Dahlbender das mit einem sofortigen Bau- und Vergabestopp aufgegriffen hat.

Herr Palmer, ich nehme Ihnen nicht ab, dass Sie den Vorschlag ernsthaft prüfen wollen; denn draußen haben Sie zu jemandem das Wort „Zeitfaktor“ gesagt. Ich denke, das sagt alles.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Herr Professor, vielleicht sollte man einfach einmal drüber schlafen.

Stefan Faiß (Projektbefürworter): Ja, gut. Vor 15 Jahren hätte ich nichts dagegen gehabt, Herr Dr. Geißler. Aber heute sind wir eben etwas weiter.

Nun zu den drei Punkten, die ich kurz ansprechen möchte:

Erstens. Wir haben heute sehr viel über wirtschaftlich optimale Betriebsqualität und Premiumqualität gesprochen. Ich bin kein Eisenbahnverkehrsexperte, obwohl ich begeisterter Bahnfahrer bin. Deshalb musste ich Herrn Stohler sehr gut zuhören. Was ich aus dem Vortrag der SMA mitgenommen habe, ist, dass dieser Bahnhof und die neue Infrastruktur Verspätungen abbauen. Das ist die klare Aussage, die Herr Stohler hier mehrfach getroffen hat.

Auch habe ich mitgenommen, dass die Infrastruktur in Baden-Württemberg zum Teil zu einem Verspätungsaufbau neigt. Ich meine, deshalb müssen wir uns jetzt daran setzen – vor allem Verkehrsminister Hermann –, um zu schauen, wo man die bestehende Infrastruktur vielleicht optimieren kann, um diesen Verspätungsaufbau in der bestehenden Infrastruktur zu verringern oder zu verhindern. Ergebnis: Der neue Bahnknoten führt zu einem Verspätungsabbau und ist damit Premium.

Als Steuerzahler sage ich allerdings auch: Wir müssen Bahnhöfe bauen, die wirtschaftlich darstellbar sind. Es bringt nichts, wenn den ganzen Tag über kaum ein Zug fährt und der Steuerzahler Milliarden aufwendet, um Puffer von vielleicht 10 oder 20 Minuten für jeden Zug zu haben. Man muss da mit Sicherheit einen Mittelweg finden. Ich glaube, den hat die Bahn hier durchaus gefunden. Dies sage ich als Steuerzahler und Bahnfahrer.

Der zweite Punkt: Mit dem Projekt Stuttgart 21 hängen auch noch andere Nahverkehrsprojekte zusammen, z. B. der S-Bahn-Anschluss an Neuhausen. Er hat nur eine reelle Chance, wenn Stuttgart 21 kommt. Das kann Herr Bopp von der Region mit Sicherheit bestätigen. Gleiches gilt für Göppingen, wo wir die freien Trassen benötigen, um eine S-Bahn zuverlässig fahren zu lassen. Der Ausbau der U 12 in Stuttgart hängt, was die Finanzierung angeht, wesentlich von dem Bahnprojekt Stuttgart 21 ab. Die Anbindung an die Neubaustrecke – –

(Zuruf)

– Gut, okay. Ich möchte nur sagen: Es hängen noch sehr viele Dinge damit zusammen, die in der Diskussionsrunde einfach nicht mehr erwähnt werden, weil wir uns in Details verlieren. Wir haben den Filderbahnhof auf den Fildern mit 250.000 Bewohnern usw., die an den schnellen Nah- und Fernverkehr angeschlossen werden.

Dritter Punkt: Als Jurist ist mir auch die Beachtung des Rechtsstaatsprinzips wichtig.

Das ist wichtig, und das gilt auch für das Kündigungsgesetz, das ich für verfassungsrechtlich nicht zulässig halte. Ich meine, dass sich die Bürgerinnen und Bürger irgendwann einmal auf demokratisch beschlossene Entscheidungen verlassen müssen und dass diese Entscheidungen umgesetzt werden müssen. Das ist auch für die Wirtschaft wichtig. Davon hängen auch Investitionsentscheidungen ab. Wenn wir in Baden-Württemberg jetzt dazu kommen, dass wir langjährig geplante Projekte, die sich im Bau befinden, plötzlich stoppen, dann gefährden wir hier in diesem Land Arbeitsplätze. Ich glaube, das darf nicht sein.

Ich möchte jetzt Schluss machen, Herr Dr. Geißler, und für das Schlusswort noch ganz kurz an Pfarrer Bräuchle weitergeben. Er wird noch ein paar segensreiche Worte sagen.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Jetzt müssen wir aber langsam zum Ende kommen.

Johannes Bräuchle (Projektbefürworter): Es wird kurz sein. – Nach dem heutigen aufmerksamen und kritischen Abhören des Testates des Stresstestes zu den letzten Qualitätsprüfungen des Projektes freuen wir Bürger uns auf die Verwirklichung von Stuttgart 21. Wir werben darum, dass sich alle Bürger über das Planen und den Fortgang der Arbeiten laufend informieren. Das Turmforum und Baustellenbesichtigungen bieten dafür gute Möglichkeiten, auch das, was der Herr Oberbürgermeister vorhin als Beteiligungsformat der Stadt angeboten hat.

Mit Sorge und Hoffnung richten wir nun aber unseren Blick nicht nur auf die Bauzeit, sondern auch auf die Zeit nach der Vollendung des Werkes.

Heute sehen wir den Frieden in unserem Gemeinwesen beschädigt. Selbstkritisch müssen wir bekennen, dass es nicht nur Verletzungen durch die Projektgegner, sondern auch durch uns Projektbefürworter gegeben hat. Dafür bitten wir um Verzeihung.

Aber wir richten den Blick nach vorne. Wir laden die Gegner von heute ein, mit dem Wachsen von Stuttgart 21 auch das Wachsen eines neuen Gemeinsinns in unserer Stadt zu ermöglichen, ja, mit zu befördern.

Ich schließe so, wie es mir in meinem Amt zukommt: Gott schenke Frieden unserer Stadt und segne die vielen unterschiedlichen Menschen in ihr. Er segne auch die Regierenden und Lenkenden in Stadt, Region und Land. Den Bauleuten der Deutschen Bahn ein Glückauf! – Danke schön.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. – Jetzt kommt Herr Hauk.

Peter Hauk (Projektbefürworter): Von meiner Seite nur wenige Bemerkungen. Erstens. Ziel war es heute, dass wir den Stresstest der Öffentlichkeit vorstellen, ihn abklopfen, ob er tatsächlich das erfüllt, was wir uns von ihm erwartet haben. Das Er-

gebnis war insofern eindeutig, als durch die Klarstellung und die Nachfrage – nicht zuletzt auch dank Ihnen, Herr Dr. Geißler – klar wurde, dass der Bahnknoten in der Lage ist, Verspätungen abzubauen. Hinsichtlich der Zulaufstrecken – das führt uns allerdings zu Forderungen; das Ganze ist ja an die Bahn, aber vor allen Dingen auch an den Bundesverkehrsminister gerichtet – müssen wir den Bund dazu ermuntern, weiter zu investieren. Ich betone: auf den Zulaufstrecken. Ich glaube, das ist ein Kompromiss, Herr Minister Hermann und Herr Rust, auf den wir uns schnell einigen können. – Das ist der eine Punkt.

Der zweite Punkt heißt für uns: Damit kann S 21 gebaut werden. Die Voraussetzungen, die in der Schlichtung vom November angesprochen wurden, liegen eindeutig vor. Die Bahn hat das Baurecht. Die Finanzierungsverträge sind unterschrieben. Das will ich jetzt aber nicht formal begreifen, weil dahinter ja ein Wunsch der Bürgerinnen und Bürger dieses Landes und auch aller politisch Verantwortlichen steht.

Uns geht es in Oberzielen um zwei Dinge:

Erstens. Baden-Württemberg muss in das internationale Schnellbahnnetz eingebunden werden, und dies möglichst schnell, damit die Alternativtrasse Frankfurt–Würzburg–Nürnberg–München erst gar nicht wesentlich zum Zuge kommt.

Zweitens. Für über 40 % der Bevölkerung in diesem Land ergeben sich durch den Neubau des Bahnknotens erhebliche Vorteile, nämlich eine Gesamtbeschleunigung der Regionalverkehre. Das heißt, dieses Land rückt durch diesen Bahnknoten im wahrsten Sinne des Wortes näher zusammen und wird schneller erreichbar. Sowohl der öffentliche Nahverkehr – Herr Minister Hermann, dies müsste auch in Ihrem Interesse sein – als auch der Fernverkehr gewinnen neue Attraktivität. Da die Strecken attraktiver werden, wird es uns darüber hinaus unter Zuhilfenahme dieses Bahnknotens gelingen, Verkehre von der Straße – übrigens auch von der Luft, gerade was die Schnellbahntrasse angeht – verstärkt auf die Schiene zu ziehen. Das ist letztendlich die Motivation, dass wir dies möglichst zügig umsetzen wollen. Das war die Motivation des Landes, sich am Bahnknoten, vor allen Dingen aber auch an der Schnellbahntrasse zu beteiligen; denn wir wollten mit der Einweihung eben nicht bis zum Sankt-Nimmerleins-Tag warten; 2030 war damals im Gespräch. Vielmehr ging es uns darum, dieses Projekt für die Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger möglichst schnell zu verwirklichen. Genau aus diesem Grund – dies möchte ich abschließend sagen – ist der Kompromissvorschlag, den Sie jetzt um des Friedens willen gemacht haben, zwar honorig, aber er kommt 15 Jahre zu spät.

Ich kann mich noch daran erinnern, als ich noch ein etwas jüngerer Abgeordneter im Landtag von Baden-Württemberg war: Mitte der Neunzigerjahre haben wir genau über diese Kompromissvariante auch innerhalb der Unionsfraktion zum Teil sogar strittig diskutiert. Wir haben diese Variante am Ende verworfen, weil sie erstens in der Frage der Wirtschaftlichkeit erhebliche Risiken beinhaltet und zweitens für keinen der Beteiligten Vorteile bringt, sondern nur Nachteile, und die Nachteile auf sich ver-

einigt. Insofern ist das jetzt keine Lösung, die neu wäre, sondern die unter Umständen einem Kompromiss dienen könnte. Dieser Kompromiss hieße aber: weiteres Warten, aber keine 9 Jahre bis zur Inbetriebnahme im Jahr 2019, sondern wahrscheinlich 25 Jahre mit entsprechenden Planungsvorlaufzeiten. Das können und wollen wir den Bürgerinnen und Bürgern nicht zumuten.

Am Ende geht es nicht um einen Kompromiss um des Kompromisses willen, sondern am Ende geht es um die beste Lösung für die Menschen dieses Landes. Ich glaube, die beste Lösung haben wir mit der Schlichtung im November gefunden, nämlich in S 21. Ich sage dazu: „S 21 plus“, wie Sie dies damals vorgeschlagen haben.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. – Lassen Sie mich nur noch eine einzige Bemerkung machen. Das, was zu Recht gesagt wird, nämlich dass mit der Realisierung eines Kompromisses natürlich auch Veränderungen bei den Bauwerken verbunden sind und infolgedessen Planfeststellungsverfahren neu begonnen werden müssen, die wer weiß wie viele Jahre dauern, ist ein schlagender Beweis für Folgendes, Herr Bräuchle und wer sich sonst noch dazu geäußert hat: Die Leute, die diesen Bahnhof geplant haben – das ist 15 Jahre her –, leben zum Teil gar nicht mehr oder sind längst im Rentenalter. Es ist die Frage zu stellen, ob unser Baurecht so unflexibel ist, dass neue Erkenntnisse – das muss gar nicht das sein, was ich vorschlage, aber es könnte ja einmal sein, dass wirklich etwas Neues, Wichtiges, Entscheidendes gemacht werden müsste – gar nicht einfließen können, weil wir ein derart bürokratisches Planfeststellungsverfahren und Baurecht haben, dass wir in solchen Projekten erstarrt sind, die man nicht mehr ändern kann.

Für mich steht etwas fest, egal was letztendlich dabei herauskommt. Ich bleibe auch bei dem, was ich gesagt habe: Mein Ziel war, zu einer Befriedung beizutragen, zu einer Versachlichung – dies ist gelungen – und zu einer Aufwertung sowohl der Gegner als auch der Befürworter.

Ich darf daran erinnern, was der jetzige Ministerpräsident noch am 1. Oktober im Landtag gesagt hat, nämlich dass das Schlimmste, was er zu empfinden habe, darin bestehe – Herr Hauk hat das gehört –, dass man die Grünen überhaupt nicht mehr ernst nehme und sage: Ihr habt ja überhaupt keine richtigen Argumente.

Durch unser Schlichtungsverfahren, die Finanzierung durch den damaligen Ministerpräsidenten Mappus, die Sachverständigen und Gutachten des Aktionsbündnisses haben wir hier eine Aufwertung, eine gleichberechtigte Diskussion unter den Beteiligten bekommen. Das ist ein Prototyp für die Zukunft, nämlich dass sich Landräte und Oberbürgermeister mit Projektgegnern an einen Tisch setzen und einen Faktencheck machen. Alles auf den Tisch, alle an einen Tisch und totale Transparenz.

Ich bedanke mich am Ende auch noch einmal beim Fernsehen, das einen großen Anteil daran gehabt hat, dass diese neue Form der direkten Demokratie populär geworden ist. Davon kann man überhaupt nicht mehr herunter.

Ich möchte noch etwas sagen, weil noch einmal vom Raumordnungsverfahren und den Diskussionen die Rede war: Die Schweizer machen im Wesentlichen Folgendes: Zunächst wird die Idee diskutiert, und dann wird abgestimmt. Dann kommen die Alternativen. Man muss, wenn man etwas vernünftig machen will, natürlich auch Alternativen entwickeln und diskutieren. Aber leider sind beim Bahnhof die Alternativen im Raumordnungsverfahren ausgeschlossen worden, und nur noch ein einziger Bahnhof ist übrig geblieben. Das darf in Zukunft natürlich nicht sein, sondern die Leute müssen über die Alternativen abstimmen können, wie auch immer.

Ich glaube, das ist ein vernünftiger und guter Prozess gewesen. Ich bedanke mich bei allen, die hier mitgewirkt haben.

Aber wir sind noch nicht ganz am Ende; denn Herr Kefer muss auf jeden Fall noch eine Antwort geben. Herr Engelhardt hat sich noch gemeldet. Oder können Sie darauf verzichten?

Dr. Christoph Engelhardt (Projektgegner): Kann ich gleich?

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Ja, an sich schon.

Dr. Christoph Engelhardt (Projektgegner): Vielleicht bevor Herr Kefer mit dem umfangreichen Sicherheitskonzept beginnt. – Im Unterschied zu Herrn Palmer habe ich jetzt das Gefühl gehabt, dass das Konzept, das Sie eingebracht haben, Herr Geißler, auf der anderen Seite gar nicht mehr erwogen wird, sondern dass dort im Prinzip schon weitergebaut wird und vorbereitete Abschlusserklärungen verlesen werden. Man hat vielleicht schon mit einem solchen Konzept gerechnet; ich weiß es nicht.

Herr Geißler, wenn Sie aber das Konzept ernst meinen, dann müssen Sie sich doch für eine Zeit zum Nachdenken einsetzen. Dann müssen Sie doch für ein Moratorium, für einen Bau- und Vergabestopp werben; denn sonst hat das Konzept nicht den Wert des Papiers, auf dem es geschrieben steht.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Warum soll ich mich für etwas einsetzen, was ich dem anderen Partner zunächst einmal nicht zumuten kann? – Ich kann mich noch genau erinnern, was am Anfang der Schlichtung los war, als ich völlig zu Recht einen Bau- und Vergabestopp verlangt habe und die ganze Welt – es sind noch ein paar hier am Tisch, die sich noch gut daran erinnern können – über mich hergefallen ist. Ich habe recht behalten.

Sie können keinen Frieden finden – da haben Sie völlig recht –, wenn jede Seite tut, was sie mag. Aber das ist in dem Moment überhaupt nicht das Problem, sondern das Problem ist, dass wir uns überhaupt einmal wieder bereit erklären, über etwas Friedliches, Neues nachzudenken und nicht gleich wieder die härtesten Bedingungen zu formulieren: Das geht nicht, und das geht nicht.

Das Schlimme an dieser Diskussion, gerade beim Bahnhof, ist, dass die Gräben offenbar immer tiefer werden. Ich möchte einen Beitrag dazu leisten, dass die Gräben vielleicht ein bisschen weniger tief sind. Daran glaube ich auch. Ich bin ein anthropologischer Optimist. Ich glaube auch an die Kraft der Argumente.

Sie haben bei der Analyse – Herr Bräuchle, Herr Professor Faiß und wer sonst noch dazu geredet hat – nur Teile geäußert. Der Bahnhof wird in einer völlig veränderten politischen Situation gebaut. Wenn etwas feststeht, dann das, dass die Zukunft dieses Bauwerkes unsicher geworden ist. Also muss man sich einmal darüber Gedanken machen, inwieweit man der Bahn hier helfen kann, weil sie ja für diese ganze Entwicklung nichts kann, sondern politische Entscheidungen haben dazu geführt. Auch den Ausstiegsbeschluss der Landesregierung muss die Bahn jetzt berücksichtigen. Insofern ist es gar nicht schlecht, wenn man sich einfach einmal ein paar Gedanken darüber macht, wie man aus der Konfrontation herauskommen kann.

Das eine sage ich Ihnen – ich war in der Politik lange genug an vorderster Stelle tätig –: Die Volksabstimmung und der Wahlkampf um die Volksabstimmung werden, wenn die Konfrontation bleibt, fürchterlich werden. Dieser Wahlkampf wird auf dem Rücken der Deutschen Bahn ausgetragen. Sie wird zum Gegenstand der Angriffe werden.

Worüber wir gar nicht geredet haben: Dann kommt die ganze Finanzierungsproblematik aufs Tapet. Darüber wird die Debatte geführt; denn die Baden-Württemberger stimmen ja nicht darüber ab, ob der Bahnhof gebaut wird, sondern sie stimmen darüber ab, ob sie 1,1 Milliarden € in das Projekt hineinzahlen sollen. Das ist die Abstimmungslage.

Diesen Wahlkampf werde ich wahrscheinlich aus der Ferne beobachten. Wenn ich Generalsekretär des Aktionsbündnisses wäre, dann würde ich mich auf diesen Wahlkampf freuen; denn er wird für das Aktionsbündnis relativ einfach werden. Das werden Sie noch erleben. – Ich ziehe alles wieder zurück, weil ich keine neuen Wortmeldungen provozieren möchte. Herr Hauk rüstet sich schon wieder zur Entgegnung.

(Stefan Faiß [Projektbefürworter]: Schadenersatz 1,5 Milliarden!)

Alles, was ich jetzt am Schluss gesagt habe, ziehe ich zurück. Dies war auch eine parteipolitische Überlegung. Ich habe auch ein bisschen an meine eigene Partei gedacht, wohin sie in einer solchen Volksabstimmung wohl läuft.

Jetzt gebe ich Herrn Kefer das Wort.

Dr. Christoph Engelhardt (Projektgegner): Entschuldigung! Nur ganz kurz noch ein Nachsatz, Herr Geißler.

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Nein, jetzt bitte nicht mehr. Ich kann jetzt die Bahn nicht auffordern, einen Baustopp zu verhängen. Das habe ich deutlich genug gesagt.

Dr. Volker Kefer (Projektbefürworter): Ich werde dazu noch kommentieren. – Herr Geißler, gestatten Sie mir, nachdem wir offensichtlich in der Schlussrunde sind, am Anfang des Statements ein paar allgemeine Bemerkungen, bevor ich dann zu den Dingen komme, die Sie angemahnt haben.

Zunächst einmal: Wir befinden uns hier am Abschluss eines sehr langen Prozesses der Schlichtung, der eine Verlängerung mit dem Stresstest erfahren hat. Die Ergebnisse des Stresstestes haben wir heute weidlich diskutiert. Dabei ist am Ende herausgekommen, dass dieser Stresstest bei allen Anerkennung findet, inklusive der SMA, auch der Landesregierung und allen anderen Projektpartnern. Damit ist dieser Stresstest für uns durchgeführt und bestanden. Das ist Grundlage unseres weiteren Handelns.

Ich möchte trotzdem nicht verhehlen, dass mich der gesamte Prozess in ein paar Punkten erhellt hat, und zwar zunächst einmal darin, was wir als Bahn in dem Gesamtkonzert für eine Rolle spielen, weil ich mir auch die Frage stelle, was für eine Rolle wir spielen sollten. Das, was Sie gerade gesagt haben, nämlich wie das Ganze weitergeht, beschäftigt auch mich zutiefst und massiv. Darauf komme ich gleich noch einmal zurück.

Jetzt noch kurz zu den einzelnen Punkten, die Sie angemahnt haben, Herr Geißler. Da geht es zunächst einmal um die Verkehrssicherheit und die Fluchtwege. Wir haben mit dem Stadt seniorenrat und dem Dachverband Integratives Planen und Bauen Kontakt aufgenommen. Wir haben dort Diskussionen über Verbreiterungen der Bahnsteige, über einen barrierefreien Zugang zu den Bahnsteigen, über die Vergrößerung von Aufzugsflächen usw. geführt. Nach allem, was ich dort höre und was mir berichtet wird, sind diese Gespräche auf einem guten Weg. Ich erneuere an dieser Stelle auch öffentlich, dass wir weiterhin daran arbeiten, diesen Bahnhof familien-, behinderten- und seniorengerechter zu machen. Daran kann es für uns keinen Zweifel geben.

Das Gleiche gilt für den Brandschutz, der vorhin schon angesprochen worden ist. Es gibt eine Liste der Feuerwehr, die insgesamt 31 Punkte umfasst. Von diesen 31 Punkten sind 15 Punkte planfestgestellt. Die restlichen 16 Punkte sind Forderungen der Feuerwehr. Hierzu habe ich mir einen Sachstand geben lassen: Von diesen 16 Forderungen ist heute von unserer Seite ungefähr die Hälfte, nämlich 7, konzidiert. Bei den restlichen Forderungen der Feuerwehr diskutieren wir noch. Unser klares Ziel ist, am Ende so viel wie möglich umzusetzen. Wir haben ein originäres eigenes Anliegen, dass dieser Bahnhof, die Zulaufstrecken und die Tunnels sicher sind.

Es gibt ein oder zwei Punkte, mit denen wir ein massives Problem haben. So wird

beispielsweise gefordert, dass Einlaufbauwerke zweiröhrig ausgeführt werden, was aus Platzgründen nicht geht. Aber das soll, was die Differenzen anbetrifft, wirklich auf ein Minimum begrenzt bleiben. Das heißt, wir wollen, was diese beiden Punkte anbetrifft, unsere Zusage vom letzten Mal hier erneuern und sagen: Jawohl, wir werden dort alles tun, was möglich und notwendig ist.

Zu den Störfallkonzepten haben wir Unterlagen und Konzepte erarbeitet. Wir haben diese Unterlagen im Vorfeld verteilt. Mein Vorschlag in Anbetracht der fortgeschrittenen Zeit wäre – es ist 20 Uhr –, dass wir eine Einladung an Sie aussprechen, Herr Palmer. Wir sollten uns in einer Sitzung – nicht öffentlich – zusammensetzen und erläutern, was dort geplant worden ist, und das Ganze klar und transparent machen, sodass Sie tatsächlich einen Überblick darüber haben, was diese Notfallkonzepte zu leisten vermögen.

Die Gäubahn, Herr Geißler, ist dabei einbezogen worden. Herr Hermann, ich bin nicht ganz bei Ihnen, dass es zwingend notwendig ist, die Gäubahn dort zu haben. Diese Diskussion ist aus unserer Sicht müßig. Aber wenn wir die Gäubahn schon haben, dann macht es auch Sinn, sie zu verwenden. Lassen wir es ruhig einmal bei diesem Statement.

Ich würde gerne noch auf einen anderen Punkt kommen. Herr Hermann, Sie haben vorhin angesprochen, dass wir zu all diesen Themen die Kosten dazuschreiben und transparent machen müssten. Ich sage hier ausdrücklich: Ja, das ist erforderlich. Sie haben uns ja in einem Brief aufgefordert, Kosten und Risiken im Lenkungskreis darzulegen und zu diskutieren. Auch dies werden wir tun. Ich bitte um etwas Verständnis, dass wir jetzt nach Abschluss dieses ganzen Prozesses ein bisschen Zeit für Urlaub und Ruhe haben wollen. Ich kann mir vorstellen, dass dies auch für den einen oder anderen hier gilt. Aber wir werden, wie wir es Ihnen zurückgeschrieben haben, um den Monatswechsel September/Oktober einen solchen Lenkungskreis einberufen. Wir werden dort Transparenz über Kosten und Risiken herstellen. Wir werden dort auch sagen, was wir für machbar und möglich halten. Wir werden auch sagen, wo Finanzierungen bereitgestellt werden müssen. Das ist ein Thema, über das wir reden müssen, und darüber werden wir reden.

Ich bitte, dafür Verständnis zu haben, dass ich den Vorschlag, den Sie, Herr Geißler, eingereicht haben, nicht kommentiere. Das hat unterschiedliche Gründe, und zwar schlichtweg weil ich nicht weiß, was ich da kommentiere, und weil ich mir einfach einmal Gedanken machen möchte, was hier eigentlich der Prozess ist.

Ich kann nur eines dazu sagen: Das Ganze jetzt so aufzufassen und zu drehen, dass dabei sofort ein Bau- und Vergabestopp herauskommt, wird so nicht sein. Wir stehen zu unseren Projektplanungen. Wir stehen dazu, was wir vorbereitet haben und was wir vergeben wollen, und wir werden in dem Projekt weitermachen. Auch das als klare Aussage.

Herr Palmer, ich würde gerne noch einen Punkt ansprechen, der mir am Herzen liegt. Sie wissen, dass ich mit Ihnen immer gerne die Klängen gekreuzt habe. Ich möchte nur auf eines hinweisen: In den Stresstest, den wir heute diskutiert haben, ist unendlich viel Arbeit hineingeflossen. Wir haben in der Bahn 700 Fahrpläne, die nichts anderes tun, als Jahr für Jahr einen Fahrplan für die gesamte Bundesrepublik Deutschland zu machen. Wir fahren am Tag 39.000 Züge. Wir haben Jahr für Jahr 50.000 Trassenneuanmeldungen für diesen Fahrplan. Die Leute wissen nach vielen Jahren der Erfahrung, was sie tun. Wir haben uns die besten Leute herausgesucht – es ging ja um etwas –, um das tatsächlich zustande zu bringen. Hier sind mehr als 10.000 Stunden hineingeflossen.

Die SMA – auch das muss man einmal deutlich sagen – hat ebenfalls exzellente Arbeit geleistet. Es sind viele Anmerkungen gekommen, die wir aufgegriffen haben. Ich persönlich bin davon überzeugt, dass das Ergebnis stabil ist, genau so wie es Herr Stohler gesagt hat. Da bitte ich einfach um Respekt.

Herr Palmer, es kann nicht sein, dass wir hier in zwei Stunden mit einem Bündel von Behauptungen, die nicht nachgewiesen werden müssen, die Arbeit von 15.000 Stunden auf die Seite wischen. Da ist in dem System und in dem Verfahren etwas falsch.

Jetzt würde ich gerne noch dazu kommen, wie es weitergehen soll. Ich persönlich bin davon überzeugt, dass die Bahn im vergangenen Dreivierteljahr ihre Hausaufgaben gemacht hat. Wir haben viel Transparenz in diesen Prozess hineingegeben. Wir haben viel gearbeitet, und wir haben viele Nachweise erbracht. Ich bin der Ansicht, dass dieses Projekt jetzt wirklich einer Entscheidung durch die Landesregierung zugeführt werden muss. Wir alle werden den Zustand, wie wir ihn im Moment haben, nicht vernünftig durchhalten.

Zunächst einmal geht es darum, dass es eine Einigung innerhalb der Landesregierung geben muss. Ich weise noch einmal darauf hin, und ich erinnere daran: Dies war ein Projekt, das durch eine Landesregierung initiiert und gewollt wurde. Dieselbe Landesregierung – nicht in persona – opponiert heute das Projekt. Das bedeutet, wir haben es mit einer komplett anderen Haltung zu tun. Auch diese Opposition ist nicht eindeutig, sondern sie ist „irgendwie“.

Aber wir brauchen für ein solches Projekt, wenn es zu einem Erfolg geführt werden soll, am Ende eine Einigkeit zwischen den Projektpartnern. Wir werden diese Einigkeit und die finale Entscheidung der Projektpartner natürlich einfordern und versuchen, sie herbeizuführen. Herr Hermann, wir sind nach wie vor bereit, mit Ihnen zusammenzuarbeiten, auch mit Ihnen, Herr Palmer, um das irgendwie zu erreichen. Wenn wir schon keine Einigung mit dem Aktionsbündnis in der Sache finden, müssen wir aber eine Einigung in der Kooperation und im persönlichen Verhältnis finden; denn sonst wird das alles nicht funktionieren. So kann das nicht weitergehen.

Jetzt – das ist noch einmal meine Aufforderung – sind einige dran, sich eine Meinung

zu bilden und zu klaren Entscheidungen zu kommen, nicht nur im Reden, sondern vor allem auch im Tun. Das hätten wir gerne. Wir möchten am Ende des Tages das, was hier vertraglich hinterlegt ist, erfüllen. Wir werden auf dem Weg weitermachen. Aber man muss kein Prophet sein, um zu wissen: So, wie es im Moment ist, geht es nicht wirklich gut.

Das, Herr Geißler, was Sie vorhin gesagt haben, was den „Wahlkampf“ für eine Volksabstimmung anbetrifft, sehen wir genauso kritisch, wie auch Sie das sehen. Das, meine Damen und Herren, ist nicht die Rolle, die uns gebührt. Wir sind diejenigen, die in solchen Projekten für Transparenz, Klarheit und Information zu sorgen haben. Wir sind diejenigen, die solche Projekte zu bauen und umzusetzen haben. Aber der politische Meinungs- und Willensbildungsprozess sollte maßgeblich von denjenigen Institutionen bestimmt werden, die im Land dafür zuständig sind, nämlich von der Politik. – Vielen Dank.

(Beifall)

Winfried Hermann (Projektgegner): Ich habe noch einmal um das Wort gebeten. Aber keine Sorge, ich werde in der Sache jetzt nichts mehr sagen, sonst gibt es noch einmal eine weitere Runde.

Ich möchte die Gelegenheit nutzen, insbesondere der Stadt Stuttgart, Herrn Oberbürgermeister, zu danken, dass es möglich war, die Schlichtungsgespräche über die vielen Wochen hinweg und auch heute hier im Rathaus durchzuführen. Ich muss sagen: Ich bin immer wieder verblüfft, mit welcher Professionalität das hier abgewickelt wird. Ich kann mir nicht vorstellen, dass irgendeine andere Institution das so schnell und so gut machen könnte wie Sie. Herzlichen Dank!

(Beifall)

Dr. Wolfgang Schuster (Projektbefürworter): Den Dank gebe ich gerne weiter.

Winfried Hermann (Projektgegner): Dieser Dank gilt insbesondere auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die das ermöglicht haben. Das möchte ich an dieser Stelle sagen. Diejenigen, die hier vorne sitzen, haben viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die uns sprechfähig und kompetent gemacht haben. Auch bei denjenigen möchte ich mich ganz herzlich bedanken.

Zu guter Letzt ist es auch angemessen zu sagen: All dies wäre ohne Heiner Geißler nicht möglich gewesen. Es war eine grandiose Leistung, diesen Schlichtungsprozess überhaupt so lange nach vorne zu treiben und am Leben zu erhalten, den Dialog immer wieder aufrechtzuerhalten und am Schluss noch einen Vorstoß zu machen. Ich glaube, Heiner Geißler geht sowieso in die Geschichte ein. Aber mit diesem Schlichtungsverfahren wird er noch einmal extra in die Geschichte eingehen als jemand, der einen neuen Meilenstein in der deutschen Demokratieentwicklung gesetzt

hat hin zu mehr Beteiligung, hin zu mehr Dialog und hin zum Querdenken. Herzlichen Dank, lieber Heiner! Ich wünsche dir alles Gute.

(Beifall)

Schlichter Dr. Heiner Geißler: Vielen Dank. – Jetzt sind wir am Ende unserer Sitzung und Schlichtung. Ich will keine weiteren Worte mehr verlieren. Auch ich möchte dem Oberbürgermeister, der Stadt Stuttgart und den Mitarbeiterinnen – Mitarbeiter waren auch hier, aber vor allem sind Frauen hier tätig gewesen – danken.

Herr Oberbürgermeister, wir haben uns bei Ihnen sehr wohlgefühlt. Das war eine sehr gute Gastfreundschaft. Auch das hat dazu beigetragen, dass die Schlichtung letztendlich in den Punkten, die ich genannt habe, von Erfolg gekrönt war. Vielen Dank an Sie alle. Kommen Sie gut nach Hause!

Ob wir uns in dieser Runde noch einmal wiedersehen – ich gehe jetzt auf jeden Fall in die Berge und schreibe ein Buch –, werden wir dann sehen. Alles Gute! Noch einen schönen Abend! Kommen Sie gut nach Hause!

(Beifall)

Ich habe noch etwas vergessen: Ich muss unbedingt unseren Schweizer Freunden danken, Herrn Stohler und seinen Mitarbeitern, die wirklich eine hochqualifizierte Arbeit geleistet haben. Vielen Dank, Herr Stohler.

(Beifall – Schluss der Sitzung: 20:04 Uhr)